4
Commissie Fyra

Aan de orde is de voortzetting van het **debat** over **het rapport "De reiziger in de kou" (33678, nr. 11) met de commissie Fyra**.

(Zie vergadering van 19 januari 2016.)

De **voorzitter**:
Ik heet de commissie Fyra van harte welkom. Dinsdag heeft de Kamer in eerste termijn over het rapport gesproken. Vandaag zal de voorzitter van de commissie Fyra in eerste termijn antwoorden en de gestelde vragen beantwoorden. Ik geef haar het woord.

☐

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Voorzitter. Mag ik via u de woordvoerders allereerst hartelijk dankzeggen voor alle complimenten, kanttekeningen en vele vragen? In de eerste termijn van de kant van de Kamer is heel duidelijk geworden hoe groot de belangstelling voor dit dossier is en hoe groot de belangstelling voor de spoorwegen bij de reizigers is. Het was heel plezierig om de grote betrokkenheid bij ons onderzoek en de belangstelling voor onze resultaten te zien. U hebt ons op pad gestuurd en wij zijn daarmee met genoegen aan de slag gegaan, in het belang van de reiziger. Daarop was van begin af aan onze focus gericht. Wij sluiten dit onderzoek nu af met een debat met u, maar u mag er zeker van zijn dat uw woordvoerderschap wel onze belangstelling heeft gewekt. Dit is heel boeiende materie waarmee wij hiervoor als woordvoerders nauwelijks nog in aanraking waren geweest. Wij hebben gezien welke mooie taak u iedere keer hebt op dit dossier. Het is ook plezierig om weer in uw midden te zijn, omdat wij ons realiseren dat u op basis van het debat dat wij vandaag voeren weer het debat met de regering zult aangaan. Dat is uiteindelijk de kroon op ons werk, dat wij kunnen zien wat er met onze aanbevelingen en conclusies wordt gedaan.

Wij hebben het ook heel bijzonder en fijn gevonden om eens niet de verschillen op te zoeken, maar te kijken naar wat ons bindt. Dat willen wij graag met de Kamer delen. Hoe kom je tot een gemeenschappelijke conclusie en gemeenschappelijke aanbevelingen? In deze politieke arena bekijken we altijd wat ons scheidt. De verkiezingen komen er nu aan en dan wordt die kloof altijd groter. Dit is een heel mooie gelegenheid om eens te bekijken wat ons bindt. Dat is heel waardevol. Dank daarvoor.

De Kamer is heel terecht zo lovend geweest over onze staf. Ze zitten nu weer om ons heen, deels achter ons en deels in de ambtenarenloge. Ze zijn allemaal zozeer betrokken bij dit onderwerp! Ze hebben ieder vanuit hun eigen expertise een cruciale bijdrage geleverd aan ons onderzoek. Laat mij daar gelijk iets over zeggen in antwoord op wat de heer Madlener aan de orde stelde: is dit onderzoek wel binnen zijn budget gebleven? Wij zullen uiteindelijk keurig de rekening opmaken, zoals wij dat ook tussentijds hebben gedaan, maar ik kan nu al zeggen dat dit absoluut het geval is. Wij hebben ruim geld over. Wij hebben ook echt goed op het geld gelet. De grootste kostenpost, ruim 80%, bestaat uit de loonkosten voor onze staf, of het nu gaat om mensen die intern aan de commissie zijn uitgeleend of die extern zijn ingevlogen. Dat is het budget.

Ik zeg er ook meteen bij hoe geweldig het is dat verschillende organisaties hun verantwoordelijkheid willen nemen voor ons parlementaire werk. Deze mensen zijn veelal gedetacheerd. Bedrijven en organisaties hebben dus de bereidheid gehad om mensen ruim de tijd te geven om voor de Kamer te werken. Ik heb het over de Algemene Rekenkamer, de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur, de Onderzoeksraad Voor Veiligheid en de Vrije Universiteit. Al die organisaties hebben onze geweldige staf aan ons uitgeleend om het werk te kunnen doen. Wij danken hen daar zeer voor. Het mooie is dat wij er ook een paar voor ons mooie bedrijf hebben weten te behouden. Niet iedereen is teruggekeerd of naar elders gegaan. Wij hebben ook een aantal mensen in ons midden weten te krijgen. Dat is wel heel bijzonder. Dat is weer winst van onze enquête in zichzelf.

Ik maak nu de overstap naar ons onderzoek zelf, naar de bevindingen, conclusies en ook zeker de aanbevelingen. Toen wij aan de slag gingen met de vraag "Waarom is het beoogde vervoer niet tot stand gekomen?", zagen wij dat veel mensen al meteen een antwoord klaar hadden. Natuurlijk kun je verschillende zienswijzen en aanvliegroutes hebben. We zagen echter dat mensen heel snel waren met hun oordelen, bijvoorbeeld met het oordeel: ze hadden gewoon nooit een trein in Italië moeten kopen, zeker niet bij een bouwer die nog nooit een snelle trein gebouwd heeft. Dat was het beeld dat wij hebben gelezen. De NS zou de goedkoopste trein hebben gekocht en we weten toch allemaal: goedkoop is duurkoop? Ook die redenering hebben we veelvuldig teruggezien. Of: het komt allemaal door de marktwerking, dat is de oorzaak van alles, daardoor is de boel ontspoord. Dat zijn allemaal stellingen die wij hebben gelezen bij de aanvang van ons onderzoek. Aan ons was de schone taak om op basis van de feiten te ontrafelen wat er daadwerkelijk is gebeurd dat ervoor heeft gezorgd dat het beoogde vervoer niet tot stand is gekomen. Natuurlijk geldt dat als de Fyra niet uit de dienst was genomen, het vervoer niet tot stand was gebracht. Dat zou een simpele klap zijn. Dan is nog steeds de vraag of dat het beoogde vervoer was. Daar moet vervolgens naar gekeken worden.

We hebben natuurlijk gezien dat als de trein niet meer rijdt, er een antwoord is op de vraag. Daarmee zijn we er echter nog niet. De heer Hoogland heeft terecht gevraagd of de trein niet veel te complex was, of het geen mission impossible was. Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd of ERTMS niet nodeloos gecompliceerd is. Dat kan allemaal zo zijn, en het was ook heel complex, maar dat wil niet per definitie zeggen dat het onmogelijk zou zijn geweest. De commissie heeft geen aanleiding gezien om te zeggen dat het daarmee totaal onmogelijk was, ook ten aanzien van veiligheidssystemen. Er rijdt immers inmiddels ook een Thalys. Het valt dus te betwijfelen of de opdracht compleet onmogelijk was. We weten wel dat AnsaldoBreda er niet in geslaagd is om binnen de termijn een trein te leveren die aan ieders verwachtingen voldeed. Dat is in ieder geval wel duidelijk.

Wat heeft daarbij dan een rol gespeeld? Zeker de tijdsdruk. Dat klinkt natuurlijk wel een beetje gek als we bedenken dat het vijf jaar langer heeft geduurd voordat die trein uiteindelijk reed. Het is gek dat we dan nog kunnen spreken

van tijdsdruk. Toch was er sprake van tijdsdruk. We zijn natuurlijk gaan kijken naar waar die tijdsdruk vandaan kwam. Die was onder meer ingegeven door financiële oorzaken. Er moest geld worden verdiend met een traject en er moest een trein overheen gaan rijden. Dan wil je die trein ook hebben. Tijdsdruk speelde dus zeker een rol. We keken toen ook naar dat vervoersrecht waarvoor een enorm bedrag is betaald. Was dat dan de oorzaak? Hoe is daar dan mee omgegaan? Dan kom je verder en analyseer je het terug naar die aanbesteding. Wat heeft gemaakt dat het bedrag zo vreselijk hoog was? We hebben gezien dat in ieder geval de NS er alles aan gelegen was om het vervoersrecht op zich te kunnen nemen. Er is ook een enorm bedrag voor betaald. De Kamer herinnert zich vast wel de verhoren hieromtrent. Zo zijn wij langzaam maar zeker terug gekropen in de tijd, van de trein die het niet meer deed tot wat er nu eigenlijk allemaal aan vooraf is gegaan; wat waren de bouwstenen die leidden tot het eindresultaat van "niet het beoogd vervoer"? We hebben in dat kader het beeld gezien van al die transportministers die vreselijk enthousiast op een rijtje staan en allen de wens hebben van snel vervoer tussen de grote steden: samen de schouders eronder. Uiteindelijk hebben we gezien wat dat "samen de schouders eronder" in internationaal verband heeft betekend. Dat was buitengewoon teleurstellend.

Toen we eenmaal een behoorlijk scherp beeld hadden gekregen van al die verschillende schakels die uiteindelijk ertoe leidden dat het beoogde vervoer niet tot stand kwam, hadden we duidelijk door dat er een soort deken overheen lag en dat er iets uit te destilleren viel: er lag heel wat onder. Gaandeweg, door die situatie heen wandelend, kwamen wij erachter dat alle partijen vooral vanuit hun eigen belang de zaken hadden aangevlogen. Die belangen waren op bepaalde punten ook nog behoorlijk tegenstrijdig. We zien het belang van de Staat om de investering terug te verdienen. Daar begon natuurlijk de wens om een soort aanbesteding te organiseren. We zien het belang van de NS om geen andere vervoerders, geen concurrentie toe te laten op het spoor. Het belang van de NS werd heel belangrijk. We zien het belang van de Belgen om geen concurrentie toe te staan voor een vervoer waarin zij een eigen belang hadden. Ook zien we de financiële sores bij de spoorwegen in België. Vervolgens zien we het belang van de NS toen het financieel heel ingewikkeld werd om zich vooral niet in de kaarten te laten kijken, waardoor de Staat eigenlijk geen zicht kreeg op de financiële problemen. We zagen ook dat binnen de NS de belangen soms tegenstrijdig waren: een "filialisering" zoals de Belgen dat zo mooi kunnen noemen. We bespreken het zo meteen nog, maar we hebben het dan bijvoorbeeld ook over NSFSC, het bedrijf dat uiteindelijk de treinen heeft gekocht. Je ziet ook de verschillende belangen binnen onze regering, van de verschillende departementen. Degene die over het vervoer gaat en degene die over het geld gaat, hebben allemaal een eigen belang. Ik noem vandaag vooral ook het belang van AnsaldoBreda om een voet tussen de deur te krijgen bij het vervoer in Noordwest-Europa. Dat is ook een groot belang. We hebben gezien welke belangen er spelen in het spel tussen Kamer en kabinet, vooral de informatiepositie van de Kamer. Ik kom hier uitgebreid op terug.

Zo zien we dat er allerlei partiële antwoorden denkbaar zijn. Als je het echter helemaal doorgrondt, stijgt eigenlijk één analyse erboven uit, namelijk dat de eigen belangen, de andere belangen steeds prevaleerden boven het belang dat ooit door die transportministers zo helder was verwoord: we gaan iets doen voor die reiziger; die reiziger moet internationaal kunnen worden vervoerd. Dat maakt dat wij tot de hoofdconclusie zijn gekomen. Wij hebben best gezien dat er accenten kunnen zijn; wij hebben dat helemaal in deelconclusies uitgewerkt. Uiteindelijk zijn wij tot de hoofdconclusie gekomen dat het eigenlijk een grote belangenstrijd was. Wij hebben geprobeerd dat duidelijk voor u neer te leggen. Het is natuurlijk heel plezierig voor een parlementaire enquêtecommissie om te zien dat de Kamer terecht vooral wil weten hoe we nu verdergaan. Heel veel van de vragen waren daarop gericht. Hoe gaan we nu verder, wel of geen marktwerking? Hoe voorkomen we dan die belangenstrijd? Hoe denken we dat het spoor dan beter benut zou kunnen worden? Waarom gelooft deze commissie dan nog steeds in een mogelijke positieve houding van de Belgen? Zoals mevrouw Van Veldhoven duidelijk heeft gemaakt, hebben wij in de eerste termijn toch wel een akelig inkijkje gegeven in hoe totaal onbereikbaar onze zuiderburen soms wensen te zijn. Waarom zien wij er dan nog wel wat in? Welke lessen zijn er eigenlijk te trekken uit het hele systeem rondom die aanbesteding? Hoe kunnen wij er dan wel voor zorgen dat certificering en toelating uiteindelijk kunnen leiden tot een veilige trein? En niet onbelangrijk, zeker in dit huis: hoe zit het dan met onze eigen informatiepositie? Welke slagen zouden wij daarin kunnen maken? Dat waren eigenlijk de belangrijke vragen. Natuurlijk weef ik de verschillende deelvragen in ons antwoord, maar wij hebben toch vooral geluisterd naar een paar hoofdpunten van de Kamer — hoe kijkt de commissie daarnaar? — omdat de Kamer daarmee verder wil met het kabinet, wat voor ons de kroon op ons werk is.

Het eerste punt is de marktwerking, het woord dat altijd wordt gekoppeld aan ons onderzoek. Om drie redenen hebben wij aangegeven dat wij niet de finale antwoorden hebben geformuleerd over de marktwerking. Ik noem die redenen kort en werk ze uit: de interpretatie van marktwerking; één casus, een niet rijdende trein over een traject — de n=1-onderzoekers weten meteen wat ik bedoel — en het feit dat het een politieke keuze is. Het is wel belangrijk dat wij de Kamer wat handvatten geven: hoe kun je er dan wel naar kijken, wat kun je er verder mee als je naar ons onderzoek kijkt? Ik zal dat verder uitleggen.

Laten we beginnen met de interpretaties. Wij hebben het woord "marktwerking" 45 keer gehoord in de eerste termijn van de Kamer. Wij hebben ook meteen gehoord hoeveel verschillende interpretaties daaraan worden gegeven. Gaat het dan om privatisering van de Nederlandse Spoorwegen of is het verzelfstandiging? Moet er juist een relatie worden gelegd met splitsing of samenwerking tussen NS en ProRail? Gaat het dan alleen om openbaar aanbesteden of moeten we ook kijken naar onderhands gunnen en naar manieren waarop je misschien infrastructuur terugverdiend kunt krijgen? Gaat het dan om een gelijk speelveld of gaat het om andere partijen? Dat zijn allerlei redeneringen die terecht aangegeven worden. Het zijn allemaal aspecten van het grote begrip "marktwerking". Maar dat heeft al wel gemaakt dat wij als commissie moeilijk kunnen spreken over "de marktwerking". Dat is een eerste reden waarom het lastig is voor ons om te zeggen dat de conclusie is: de marktwerking moet op zo'n manier.

Een andere reden is heel belangrijk. Ik noemde het al "n=1". Het zou bijna aanmatigend zijn voor een parlementaire enquêtecommissie die een onderzoek doet naar één trein die het niet doet, over één rails, om te zeggen: op basis hiervan gaan wij de Kamer vertellen hoe het zit met de

toekomst van het openbaar vervoer. Ik begrijp de wens heel goed. We hebben als commissie natuurlijk op allerlei momenten gezien: dat zou anders kunnen en daar is het beter geregeld. Tegelijkertijd realiseerden wij ons dat wij een opdracht van uw Kamer hebben gekregen. Van onze Kamer, moet je eigenlijk als parlementaire enquêtecommissie zeggen, want we zijn tegelijkertijd ook deel van de Kamer. Wij hebben met elkaar een opdracht geformuleerd om te kijken naar waarom dit beoogde vervoer niet tot stand is gekomen. Het is bijzonder om dan met een korte klap te zeggen dat wij denken dat dit de oplossing is, terwijl we eigenlijk maar één zaak hebben onderzocht.

En, de belangrijkste oorzaak is: het is een echte politieke keuze. Maar die zal ik zo uitwerken.

De heer **Madlener** (PVV):
Dat is meteen een inleiding op mijn vraag. De Kamer is hopeloos verdeeld over de toekomst op het spoor, qua marktwerking in ieder geval. Europa was dat ook. Europa heeft een weg ingezet van privatisering en marktwerking en die eigenlijk weer verlaten. Maar in de commissie zie ik dezelfde politieke partijen die er in de Kamer niet uitkomen. Mijn vraag is wat eigenlijk de rol van de commissie is. Is het nu de taak om boven al die politieke verschillen te kijken naar de beste oplossing of hebben die verschillen in de commissie ook geleid tot politieke verdeeldheid en heeft de commissie daardoor de vraag niet kunnen beantwoorden?

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Ik schreef meteen de woorden van de heer Madlener op, "hopeloos verdeeld". Ik kan direct zeggen dat deze commissie niet hopeloos verdeeld was. Maar ik denk dat ook de Kamer niet hopeloos verdeeld hoeft te zijn. Wat hier in de commissie gebeurt, is dat wij vanuit verschillende invalshoeken naar een thematiek kijken. Het aardige van een parlementaire enquêtecommissie is juist dat je geruime tijd eigenlijk niet heel erg met je eigen politieke positie bezig bent. Dat maakt dat iedereen, alleen daarom al, daar veel beschouwender naar kan kijken. Ik kan u in alle duidelijkheid zeggen dat de commissie daarover niet verdeeld was. Natuurlijk hebben de verschillende leden hun eigen politieke invalshoek, maar juist om met elkaar te kunnen bekijken wat er is gebeurd, zijn wij tot deze stappen gekomen. Voor deze commissie was het volgende het allerbelangrijkst. 1. Wat is marktwerking? 2. Aangezien het gaat om één trein, één rails, moet je dan tegen de Kamer zeggen hoe het zit? Vervolgens realiseren wij ons heel goed dat het een heel politiek geladen onderwerp is. Je kunt soms als enquêtecommissie best een stap zetten om een lichte aanbeveling te doen. Die weg hebben wij met elkaar gevonden, maar wij kwamen er verrassend goed uit als het gaat om hoe wij tegen zaken aankijken. Toen wij ons afvroegen of dat voor het hele vervoer geldt, ontstond terecht discussie, want sommigen zeggen dat het in onze regio's heel goed gaat met de verschillende partijen op het spoor. Dan komt er iemand anders en die zegt: ik was er laatst en het was best ingewikkeld. Je bent toch geen knip voor de neus waard als je daar niet echt goed onderzoek naar kunt doen maar wel tegen de Kamer zegt: los dat zo op? Dus wij hebben ons moeten beperken. Dat had verrassend genoeg helemaal niets met verdeeldheid te maken.

De heer **Madlener** (PVV):
Dus ik begrijp dat de commissie dit voorbeeld van de Fyra, waarin het zo misging tussen verschillende partijen, niet representatief vindt voor wat er mis is op het spoor en dat dat dus ook niets zegt over de toekomst en de keuzes die de Kamer moet maken om die problemen de komende jaren te lijf te gaan? De partijen hebben verschillende visies. Een aantal zeggen: dat pad van onderdelen op afstand zetten, van het splitsen van ProRail en NS, en van verdere privatisering en marktwerking moeten wij niet op gaan. Wij hebben partijen die zeggen: dat moeten wij juist wel doen. De VVD en D66 willen dat. En wij hebben de middenpartij CDA, de partij van mevrouw Van Toorenburg, die zegt: laten wij maar een beetje schipperen in het midden zoals wij het nu doen. Dat is zo ongeveer het beeld van wat er in de Kamer leeft. Die vraag is de commissie toch een beetje uit de weg gegaan.

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Nee, die vraag zijn we juist niet uit de weg gegaan, want wij zien dat het heel ingewikkeld is. Maar alleen kijkend naar deze casus, zien wij dat aanvankelijk is gedacht: wij gaan de NS op afstand zetten; het moet meer een bedrijf zijn. Vervolgens is dat bedrijf zich als een bedrijf gaan gedragen en kwamen er allerlei problemen, maar toen was het zo verknoopt dat de problemen van de NS de problemen van de Staat werden. Wat we vooral hebben gezien, is dat er een ogenschijnlijke keuze was gemaakt die eigenlijk geen doorgevoerde keuze was. Vervolgens is iedereen gaan zwabberen. Er zijn de hele tijd andere consequenties verbonden aan gedrag dan de consequenties die horen bij een bepaalde keuze, om vervolgens die hele keuze aan de kant te kieperen, NS aan de borst te duwen en de problemen op te lossen. Wat je in ieder geval niet moet doen, is aan het begin een politieke keuze maken om vervolgens te bekijken hoe je die keuze invult. Je moet heel erg in scenario's denken. Wij zijn niet degenen die een politieke keuze moeten maken, maar zie het als een proces en beantwoord de vraag hoe je ervoor kunt zorgen dat, als je iets doet, je weet wat de consequenties daarvan zijn. Handel daar dan ook consequent op en weet waar je uit wilt komen. Denk vast na over de risico's. Als die zich voordoen, heb dan van tevoren nagedacht over wat je dan gaat doen. En kijk naar het spel tussen de verschillende departementen. Zo hebben we geprobeerd de Kamer enige handvatten te geven om in staat te zijn de keuze te maken en niet in een inderdaad hopeloos moeras van politieke verschillen weg te zinken.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Volgens mij was uw introductie tot op heden helder en nog niet helemaal afgerond. Omdat de heer Madlener nu dit debat opent, stel ik er toch nog maar een vraag over. Misschien komt u er later nog op terug. U schetst vier scenario's. Ik begrijp heel goed dat u het aanmatigend vindt — dank voor de toelichting daarop — om nu al te zeggen welke kant het op moet. In het rapport staan zoals gezegd de vier scenario's die kunnen worden onderzocht, inclusief alle tussenvormen. Dan kom je de facto uit op: onderzoek alle mogelijkheden. Waarom is er in dat licht toch nog voor gekozen om die vier scenario's te noemen? Of interpreteer ik "en alle tussenvormen" verkeerd?

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Dat haakt aan bij de publieke discussie die is ontstaan. Zelfs als je een keuze maakt, zou je tussendoor nog momenten moeten hebben om er goed naar te kijken. Analyseer daarom wat de tussenvormen betekenen. Je doet het of als een private vervoerspartij, of als verschillende partijen, of als vervoersdienst "aan de borst" — dat hebben we uitgelegd — daarbij ook bekijkend wat je in de tussenvormen kunt doen. Je weet namelijk dat je op ons Nederlandse net in hoge mate van elkaar afhankelijk blijft. Schakel daar dan op. Het is belangrijk dat je de verschillende scenario's uitvoert. Als je dat niet heel scherp doet, doe je het uiteindelijk niet, wat eigenlijk een gemiste kans is. Daarom zeggen we: maak die scenario's heel helder.

Ik had het al over de verschillende interpretaties van marktwerking, de n=1-problematiek en de politieke keuze die moet worden gemaakt. Dat hoef ik dus niet verder uit te leggen. Wij zouden het als commissie echt een gemiste kans vinden wanneer we de Kamer het bos in zouden sturen door te zeggen: kijk eens, dit is een leuke casus, zoek het maar uit. Dat is onze eer te na. Daarom hebben we aangegeven, welke lessen er wél zijn te trekken uit deze HSL-Zuid-casus, waarbij je wel ziet dat de problematiek van de marktwerking een rol heeft gespeeld. Maak dus een heel duidelijke keuze over de inrichting van het spoor en — het volgende gaf ik al aan in een interruptiedebatje — handel daar consequent en coherent op. Zorg ervoor dat je geen zwalkende koers vaart du moment dat het wat tegenzit, omdat je zo met elkaar verknoopt bent geraakt. Het gaat om langere periodes, zodat er in de tijd ingewikkelde situaties kunnen ontstaan. Je gaat dan, blijkt uit dit dossier, bijna vanuit de waan van de dag daarop acteren, wat niet goed is. Juist nu kunnen we nadenken over wat we na deze concessie doen en hoe we ervoor kunnen zorgen dat we het dan beter regelen. Over de zwalkende koers en het tussenstuk — ik zie een aantal leden mij vragend aankijken — verwijs ik naar het memorandum of understanding uit 2008. Toen zag je heel duidelijk dat er ineens een andere koers werd gevaren. Er komen dus heel belangrijke momenten aan en we weten dat die concessie uiteindelijk afloopt. Ga daar meteen mee aan de slag. De heer Madlener gaf terecht aan dat er de komende maanden best een flinke strijd zal zijn. We krijgen verkiezingen, maar er komt natuurlijk een moment dat we hier weer als Kamer terugkeren en ervoor kunnen zorgen dat we het wel op een fatsoenlijke en ordentelijke manier oplossen. Laten we er de tijd voor nemen om het secuur uit te werken. Uiteindelijk moet rond 2018 een zorgvuldig proces worden doorlopen om goed te zien hoe die scenario's zich tot elkaar kunnen verhouden en hoe je dat het beste opzet.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
De commissie heeft heel bewust deze aanbeveling gedaan, wellicht ook om te voorkomen dat de Kamer in het politieke debat hierover met allerlei moties komt om een en ander weer te gaan repareren. Dan krijg je misschien wat je nu hebt, namelijk een scenario dat niet helemaal is uitgewerkt. De commissie adviseert dus heel bewust om de tijd te nemen en een aantal scenario's uit te werken, zodat je inderdaad tot een samenhangende structuur op het spoor komt. Dat is een heel belangrijke aanbeveling; ik vraag de commissievoorzitter om dat te bevestigen. Aanvullend daarop: neem daar de tijd voor, maar ook weer niet te lang. Misschien zou je daar een halfjaar tot een jaar voor moeten nemen, om in aanloop naar het einde van de huidige concessie alles keurig in gang te zetten met het oog op de structuur die de Kamer dan in meerderheid beoogt.

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Mevrouw De Boer formuleert helder de gedachte van de commissie. Het is ook heel aardig om te zien dat er rond dit debat weer allerlei mensen opstaan om te zeggen hoe zij ernaar kijken. Ik kan me heel goed voorstellen dat je die kennis en die expertise juist ook samen met het kabinet inzet. We hebben ook gezien dat de staatssecretaris echt zin heeft om de mouwen op te stropen en dit op te lossen. De Kamer zal er vervolgens met vreselijk grote belangstelling naar kijken hoe dat allemaal gaat. Het vonkje slaat over en de vraag is hoe je het voor de toekomst goed kunt verankeren.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik denk dat het advies van de commissie aan de Kamer is om dit niet jaren te laten duren maar om dit gedurende een halfjaar tot een jaar gedegen te laten onderzoeken en om daarbij verschillende scenario's uit te laten werken.

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Absoluut. Als het niet in een halfjaar tot een jaar kan, nemen we daar iets langer voor. Het hoeft niet met stoom en kokend water, want je kunt het beter heel goed doen dan dat je straks weer moet acteren omdat je iets niet helemaal scherp hebt gekregen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
De termijn van een halfjaar tot een jaar sluit eventueel ook goed aan op de midterm review van de concessie. Dan zouden we in 2019 nog stappen kunnen zetten. Zegt de commissie nu dat je in deze concessieperiode eigenlijk niets meer voor de reiziger kunt doen, en dat het alleen over de periode daarna gaat? Dat is waar mevrouw De Boer net naar vroeg. Of zegt de commissie: mits je die tijd kunt nemen, zou je ook in 2019 kunnen bekijken of je er in de periode 2019 tot 2025 meer voor de reiziger uit kunt halen? Ik krijg dus graag een precisering van de aanbeveling van de commissie op dit punt.

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Als de Kamer zich met alle energie hierop focust, iedereen erbij weet te betrekken, het kabinet op een lijn krijgt en ze echt zeker weet dat over alles is nagedacht, wie zijn wij dan om te zeggen: ga nog een poosje op je handen zitten. Ik denk wel dat het heel ambitieus is. Ik sla meer aan op wat mevrouw Van Veldhoven zegt over wat we voor de reiziger kunnen betekenen. Ik denk dat daarin nog heel andere dingen mogelijk zijn. Daar kom ik zo meteen over te spreken. Ik denk niet dat het of-of is en je alleen maar iets voor de reiziger kunt betekenen wanneer je de situatie rondom de marktwerking als zodanig helemaal hebt opgelost.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Helder. Maar mevrouw Van Toorenburg zei zelf in haar introductie dat er van de term "marktwerking" heel veel verschillende interpretaties zijn. Laat ik hem preciseren: het

gaat om de mogelijkheid om andere bedrijven de kans op de hsl te geven. Zegt de commissie daarvan: mits daarover goed wordt nagedacht is het in principe iets wat ook in deze periode zou kunnen? Of is de commissie in haar onderzoek eigenlijk tot de conclusie gekomen dat dit gezien de discussies die je moet voeren om dat zorgvuldig te doen, geen haalbare kaart is?

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Ik denk dat het zeker mogelijk is. Dat blijkt ook uit de hele discussie; daar komen we nog over te spreken. Het is echter niet aan de commissie om te zeggen: doe dit of doe dat. Als wij de Kamer echter vragen om daar goed naar te kijken, is het wel belangrijk dat zij alle scenario's daarin meeneemt.

De heer **Van Vliet** (Van Vliet):
De reiziger staat in de kou. Dat lezen wij in het rapport. De hoofdconclusie van de enquêtecommissie is dat het vooral een competentiestrijd was tussen de Staat en de NS. Mijn vraag sluit aan bij de vragen van mevrouw Van Veldhoven. De kern van de zaak is dat die reiziger in de kou staat, nog steeds. Hoe gaan wij met zijn allen bewerkstelligen dat die niet meer in de kou staat maar in een warme en heel snelle trein zit? Gaat de commissie nog nader in op de positie van de NS: moet die maar gewoon kunnen blijven doorrijden op die dure hsl-lijn? Is de NS wel de aangewezen tent om dit te blijven doen? Ongeacht of je kiest voor marktwerking dan wel een ander scenario — misschien wel helemaal terug naar de Staat — is de vraag van groot belang of NS, in welk scenario dan ook, überhaupt het juiste bedrijf is om te profiteren van ons hoofdrailnet, waarop reizigers iedere keer in de kou blijven staan. Het is niet alleen de hsl.

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Wij gaan alleen over de hsl, laat dat direct gezegd zijn. Onze belangrijkste aanbeveling is dat de hsl beter moet worden benut. Als de NS in staat is om een betere service te verlenen en meer aan te bieden en als ons kabinet er samen met de Belgen kan uitkomen, zodat er netjes kan worden doorgereden zoals bedoeld, dan is dat ons een lief ding waard. Het kan ook door een ander bedrijf, maar daar gaan wij niet over. Ons kernpunt is als volgt. Zorg naast een dure Thalys of een bus die sneller is voor fatsoenlijk vervoer over dat traject. Daarmee kom ik op een punt waarop ik nog uitvoerig zal ingaan, namelijk de vraag hoe je het vervoer beter kunt benutten. Nogmaals, het is niet aan ons om te zeggen "dat mag niet met de NS". Wel zeggen wij dat wat nu als volwaardig alternatief wordt aangeboden, wat de commissie betreft niet volwaardig is.

De heer **Smaling** (SP):
Dank aan mevrouw Van Toorenburg voor haar inleiding. Het woord "marktwerking" stond daarin eigenlijk centraal. Heeft het Rijk de NS eigenlijk niet in een bepaalde positie gebracht waardoor de hoofdconclusie van het rapport is dat het een belangenstrijd is geworden? Het belang had het algemeen belang moeten zijn. In de jaren negentig zijn keuzes gemaakt die hebben bijgedragen aan het feit dat er op een gegeven moment allerlei tegengestelde belangen waren. Trekt de commissie die conclusie ook?

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Ja, de commissie trekt de conclusie dat het daar begon. De focus werd daardoor gelegd op het enorme bedrag dat moest worden terugverdiend. Daarmee is strategisch gedrag uitgelokt, vandaar dat dit de eerste zin is in de toelichting op onze conclusies. Wij hebben echter wel te maken met een volwaardig bedrijf dat hiermee op een bepaalde manier is omgegaan. Daar heeft de commissie ook stevige kritiek op. Dat wil immers natuurlijk niet zeggen dat je er een strategische bieding overheen gooit waarvan je zelf al weet dat je die never nooit niet kunt opbrengen. Het is vervolgens aan de Staat om dat met deze kennis niet aan te nemen. Zo is het verder gaan rollen. Het begint bij de focus op het gegeven dat er geld moet worden terugverdiend, een enorm bedrag. Dat de Nederlandse Spoorwegen daar op hun manier op zijn ingegaan, is ook verwijtbaar.

De heer **Smaling** (SP):
Oké, deze redenering kan ik volgen. De commissie komt met een aantal scenario's. Een deel van wat wordt voorgesteld is, denk ik, al in het kader van de Lange Termijn Spooragenda gedaan. Een scenario zou moeten zijn: ga terug naar waar wij waren voor de jaren negentig. In de beantwoording van de feitelijke vragen zie ik toch een klein muizengaatje om de HSL-Zuid uit het hoofdrailnet te nemen en vervolgens weer te gaan aanbesteden. Volgens mij ben je dan terug bij af. Dan zitten wij over tien jaar weer met een enquête.

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Onze collega probeert volgens mij op een heel charmante manier om de parlementaire enquêtecommissie te verleiden om te zeggen dat wij terug moeten naar een bepaalde manier. Dat kan de beste zijn, maar daar gaan wij niet over. Laten we die scenario's waarvan de heer Smaling terecht zegt dat er al hele belangrijke bouwstenen voor zijn ontwikkeld, goed met elkaar uitwerken, juist omdat bepaalde problemen zich voor hebben gedaan bij die focus op het geld. Neem dat dus ook zeker mee. Pak de probleempunten van dit onderzoek erbij wanneer je die scenario's analyseert en wellicht komen we op een scenario dat de visie van de SP-fractie is, maar wellicht op een ander scenario. Het moet goed geanalyseerd worden en ons moet niet gevraagd worden om de Kamer te zeggen welk scenario wij het beste vinden.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik heb nog een vraag over de verdeeldheid in de Kamer en wellicht in de commissie. Mevrouw Van Toorenburg zegt hier dat het eigenlijk geen rol heeft gespeeld in de conclusies. Nu wil ik toch wijzen op een krantenartikel van eergisteren, dat mevrouw Van Toorenburg waarschijnlijk kent. In dat artikel wordt door een anonieme betrokkene bij deze commissie gezegd: "De Fyra-commissie was te verdeeld om hard te oordelen. Wat denkt u zelf: met VVD'er Ton Elias en SP'er Henk van Gerven in één commissie. Die staan recht tegenover elkaar op zo'n idealistisch onderwerp als marktwerking". Omdat hij anoniem is, kan ik dit niet controleren, maar heeft dit inderdaad geen invloed gehad op het wel of niet hard oordelen? Ik moet eerlijk zeggen dat het harde oordeel over die marktwerking er niet is, dus dat is toch eigenlijk vreemd.

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Ik vind het heel prettig dat de heer Madlener deze vraag stelt, want ik heb dat natuurlijk ook gelezen. Toen ik het las, dacht ik: hoe ver kun je van de commissie af hebben gestaan om dit te denken? Laat dat heel duidelijk het antwoord zijn: de persoon die hier iets over gezegd heeft, weet wat deze commissie betreft echt van toeten noch blazen.

De **voorzitter**:
Zo, mijnheer Madlener!

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Ik denk dat we voor nu wel genoeg hebben gezegd over de scenario's. Misschien kunnen we nog wel een paar punten over de rollen van de Staat behandelen, want daar zijn natuurlijk ook serieuze vragen over gesteld. De heer Hoogland heeft ook aangegeven dat op enig moment het aandeelhouderschap is verschoven. Voor de commissie was het vooral boeiend om te zien dat het eerst een enorm passief aandeelhouderschap is geweest. Daar hebben we bij de openbare verhoren kritische vragen over gesteld, want op een bepaald moment leek het aandeelhouderschap gewoon bijna niks in te houden. Op een bepaald moment is het verschoven naar Financiën en toen werd het in ieder geval een actiever aandeelhouderschap. We hebben eigenlijk alle betrokkenen tijdens de openbare verhoren horen zeggen dat die verschuiving wel winst was, omdat je toen duidelijker zag wat er daadwerkelijk moest gebeuren.

In de scenario's komt ook terug dat het wat betreft de rollen van de Staat heel ingewikkeld is georganiseerd. Wanneer een bedrijf financiële problemen krijgt, ligt het financiële probleem door de manier waarop we het georganiseerd hebben, bij het ministerie dat over het vervoer gaat. Als het anders geregeld is, ligt het financiële probleem bij het ministerie van Financiën. At the end of the day is het gewoon één groot financieel probleem voor iedereen voor wie wij ons elke dag hard inzetten. Dat soort aspecten moet daar dus zeker in worden meegenomen.

Ik kom nu bij een ander belangrijk punt, waarmee wij dankzij de heer Van Vliet al een beginnetje mee hebben mogen maken, namelijk de betere benutting van de hsl. Dat punt is terecht door iedereen heel duidelijk aangegeven. Met de planologische kernbeslissing, waarbij werd nagedacht over hoe je ervoor kon zorgen dat je mensen internationaal op een goede manier zouden worden vervoerd, werden indertijd grote doelen gesteld. Men wilde ook nationaal iets kunnen betekenen, maar het ging vooral om het internationale aspect en om het verbinden van steden als Amsterdam, Brussel en Rotterdam en misschien nog verder: Parijs en — dat was op bepaalde momenten ook een wens — Den Haag. Uiteindelijk is er gekozen voor een snelle lijn waarover heel snel kon worden gereden, namelijk 300 km/u. Die gedachte was in het leven geroepen. Er is daarover natuurlijk een hele discussie in de Kamer geweest: moet het eigenlijk wel 300 km/u zijn, want hoezo moet je 300 km/u rijden van Amsterdam naar Rotterdam? Na de start kun je immers eigenlijk alweer direct op de rem drukken. Toch is ervoor gekozen om daarin zo flexibel mogelijk te blijven. Al bij de concessie is heel duidelijk gediscussieerd over die snelheid. Uiteindelijk is ervoor gekozen om iets minder goed toch genoeg te laten zijn.

Ons wordt nu vervolgens zeer terecht gevraagd waarom wij denken dat het vervoer dat op dit moment als zogenaamd volwaardig alternatief wordt aangeboden, onvoldoende is. Daarbij kijken wij naar wat er oorspronkelijk werd beoogd met deze lijn. Er was beoogd om met vele treinen die internationale verbindingen tot stand te brengen. Het liefst — laten we daar heel kritisch over zijn — had men het zo gehad, ook met het hele Fyra-project, dat mensen die zouden besluiten om een reis te gaan maken, dat op een bepaald moment ook zouden kunnen doen. Als je het een beetje snel wilt doen en overmorgen een ticket wilt kopen, betaal je heel veel geld. Als je het veel langer van tevoren bedenkt, is het goedkoper. Toen wij kennis wilden nemen van een aantal zaken, ook in het buitenland, waren wij €180 kwijt om heen en weer te kunnen gaan, overigens voor eigen rekening, mijnheer Madlener. Laat dat ook gezegd zijn. Wij kunnen daar wel om glimlachen; wat maakt ons dat uit? Je geeft dat uit, maar er zijn natuurlijk heel veel mensen die dat gewoon niet kunnen betalen.

Met name die flexibiliteit is natuurlijk heel belangrijk. We hebben hierover met mensen gesproken en we hebben dit ook gezien op de internetfora. Er zijn natuurlijk heel veel contacten tussen de Randstad en België. Als je tot 17.00 uur een belangrijke vergadering hebt, als je daarna om 18.00 uur terug moet met de Thalys en als die vergadering een kwartier uitloopt, kun je niet de volgende Thalys nemen. Dat kan allemaal niet; dat is nooit bedacht. Juist die flexibiliteit was in die tijd al heel belangrijk. Er is eigenlijk geen diepgaand onderzoek nodig om te kunnen constateren dat datgene wat toen was bedacht, nu uiteindelijk niet wordt aangeboden.

Wij hebben ook gezien dat er eigenlijk telkens al iets vanaf is geknabbeld. Eerst ging het ook om Den Haag. Dat viel eruit en kwam er toen weer in, maar uiteindelijk bleek Den Haag in allerlei afspraken toch verdwenen te zijn. Daar is met de Kamer niet heel duidelijk over gecommuniceerd. Gaandeweg zijn er dus al wat stapjes gezet, zoals minder vaak rijden maar ook op andere punten.

Laten we echter wel complimenten geven voor het feit dat datgene wat over de hsl kan gaan rijden, binnenlands behoorlijk op orde is. Wat deze commissie betreft, zitten de pijnpunten met name in het internationale. Er zouden per dag 32 snelle treinen naar Brussel rijden, waarvan er 16 door zouden rijden naar Parijs. De afspraken zijn nu: 16, en 9 naar Parijs, en soms niet eens helemaal. Dat is de helft van wat de bedoeling is. De Benelux-plus-trein doet er eigenlijk langer over. Dat vonden wij nog het meest ontluisterend. Dit is ook een antwoord op de heer Hoogland, die vroeg: wat verraste u nou? Dat is dat die trein er dus langer over doet dan voordat de hele hsl was aangelegd. Dat is toch wel een beetje gek. Als je mensen snel internationaal wilt vervoeren, doe dat dan. Als je echter in Rotterdam woont en eens lekker een dagje wilt gaan shoppen, ben je makkelijk in 35 minuten in Utrecht. Wil je eerst nog even lekker een kopje koffie drinken, dan stap je een trein later in. En als je terug wilt, ga je terug. Maar wil je naar Antwerpen, dan heb je meteen een enorme uitdaging. Waarom is dat dan zo? Dat is toch niet wat we met elkaar in Europa willen? Kom op, zeg. Ik denk dat dat heel belangrijk is.

Ik breng dit misschien een beetje populistisch — dat realiseer ik me — maar je kunt er ook heel strak en zakelijk naar kijken. We hadden een paar strakke doelstellingen, namelijk

de Randstad bereikbaar maken en ervoor zorgen dat mensen het vliegtuig uit en de trein in gaan. Mevrouw Van Tongeren maakte daar terecht een opmerking over. Het was een terechte wens om het milieu niet nodeloos te belasten. Met een goede internationale treinverbinding kun je ervoor zorgen dat mensen niet gaan vliegen en ook niet allemaal met de auto achter elkaar aan kachelen. Uiteindelijk hebben we de situatie met elkaar gecreëerd waarin er niet het aanbod is dat is overeengekomen. Het is eigenlijk jammer om te durven stellen dat we er ook niet zouden zijn met wat de Fyra was geweest, want de Fyra heeft maar even gereden. Toen hij eruit ging, waren mensen heel verbolgen. Ik herinner me nog de fora. We hebben een analyse gemaakt van hoe dat toen ging. Het was een enorme wens; iedereen zag ernaar uit. Als je een goed aanbod hebt, creëer je natuurlijk ook een vraag. Er was dus uiteindelijk een enorme belangstelling. Toen vloog de Fyra eruit en was iedereen behoorlijk bedrukt. En als het nooit op een fatsoenlijke manier is neergezet, hoe kun je dan zeggen dat het volwaardig vervoer was?

Als we meer marktvraag hadden georganiseerd, hadden zich misschien nog andere bedrijven kunnen aandienen om iets aan te bieden. We weten dat er verschillende aanbieders waren. Er waren toezeggingen om daarmee te spreken, maar daarin is ook het een en ander losgelaten. Dat betreuren wij zeer. Wij mogen natuurlijk niet spreken over wat de staatssecretaris al met de Kamer heeft gedeeld, maar zij heeft gelukkig al uitgesproken dat zij zelf ook vindt dat we moeten bekijken hoe we dit beter kunnen benutten. Onze gedachte is continu geweest: hoe kunnen we onze reiziger beter bedienen?

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik deel de conclusie van de commissie dat het oorspronkelijk beoogde vervoer niet tot stand is gekomen. Die conclusie delen wij, maar hoe moeten we in de toekomst verder? De commissie doet daarvoor een aanbeveling. Zij heeft het niet over de hoeveelheid treinen en over hoeveel goedkoper, dus daarop zou ik nog wel een reflectie willen. Volgens mij kan een beter aanbod namelijk alleen tot stand komen als je het uitvraagt in de markt. De belangrijkste kernprestatie-indicator is: hoe kun je meer reizigers trekken op dit traject en wat biedt de markt dan aan? Kan de commissie bevestigen dat je daar alleen op die manier achter kunt komen? De commissie kwantificeert haar aanbevelingen op dit punt namelijk niet. Ik hoor de voorzitter ook zeggen: bij 300 km/u moet je gelijk alweer remmen. Hebben we dan wel hogesnelheidstreinen nodig in Nederland?

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
We weten dat er partijen zijn die hun vinger hebben opgestoken. Of dat reële verzoeken zijn, kunnen wij niet beoordelen. Daar kunnen wij niet in treden, maar het is belangrijk dat er al allerlei mogelijkheden worden gezocht om de reiziger beter te bedienen. Er zijn treinen zijn aangeschaft. Als je die treinen als ze straks gaan rijden, niet gierend in de remmen laat stoppen bij de Belgische grens, maar met de Belgen gaat bekijken of het ook over de grens kan, ben je volgens mij al veel verder. Wij vinden met name dat je niet zomaar kunt zeggen dat het volwaardig is als je geen serieuze analyse hebt gemaakt. Waarom is wat er nu is, een eerste stap? Ga dan ook serieus kijken. Kijk eventueel met andere partijen. Zorg vooral ook met degene die nu de treinen heeft gekocht dat ze door kunnen rijden naar België.

Daarmee kom ik bij het andere punt waarnaar de Kamer terecht heeft gevraagd. Waarom geloven wij wel dat er nog een mogelijkheid is om eruit te komen met de Belgen? Het zal niet eenvoudig zijn, omdat de Belgen belangen hebben, maar wij denken dat wij toch iedere keer moeten blijven proberen om er samen uit te komen, om uiteindelijk door te kunnen rijden tot de internationale verbindingen.

Dat moeten wij ook doen, omdat wij, zoals wij de Kamer vrij indringend in herinnering hebben gebracht, 375 miljoen euro betaald aan de Belgen voor het traject. Vervolgens mogen wij er niet overheen rijden. Hallo! Daar moeten wij dus een discussie over blijven voeren. Wij hebben elkaar op veel dossiers nodig. Het is dan een beetje jammer om met de pootjes in de lucht te gaan en het maar zo te laten. Er is ook een afspraak dat Nederland aan België een bedrag betaalt voor de eventuele verliezen op het internationale stuk. Als je het onaantrekkelijk maakt, kan het bedrag weleens veel hoger zijn. Wij moeten dus ook economisch blijven nadenken en ervoor zorgen dat de trein internationaal blijft rijden. Nogmaals, de vraag of wij ontevreden zijn over de benutting op het spoor in het nationale deel, kunnen wij niet direct beantwoorden. Er zijn wel treinen aangeschaft. Daarom moet je toch proberen om in internationaal verband ervoor te zorgen dat je door kunt rijden naar internationale bestemmingen. Dat was toch de reden van de hsl?

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik vraag me wel af hoe we dat moeten doen. Hoe komen we erachter wat het ideale aanbod is? Ik hoorde de voorzitter van de commissie volgens mij in het begin van haar antwoord zeggen dat je dan weer een uitvraag in de markt moet doen. Volgens mij, en dat deel ik dan met de commissie, is dat ook de enige wijze waarop je erachter kunt komen hoe het optimale vervoer voor de reiziger eruitziet.

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Er is een toezegging aan de Kamer gedaan dat met iedereen wordt gesproken, dus ook met degene die het nu doet en die een serieuze poging heeft ondernomen om de reiziger te bedienen, de Nederlandse Spoorwegen. Zij doet daar ook haar best voor. Bekijk wat NS kan doen en wat andere bedrijven kunnen doen. Zo kun je de reiziger uiteindelijk het beste aanbieden. Nogmaals, wij gaan er niet over wie dat gaat doen, maar laten wij bekijken hoe wij de reiziger vooral internationaal beter kunnen bedienen.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Die laatste doelstelling delen we allen. De voorzitter van de enquêtecommissie zei één ding waarvan ik me afvroeg of het wel helemaal klopte. Ze zei dat we 375 miljoen euro hebben betaald aan de infra in België. Haar uitroep hierover, "Hallo!", is veelzeggend en wordt denk ik wel door de Kamer gedeeld. In hoeverre is dit bedrag echter verbonden aan het vervoersaanbod? Dat maakt wel wat uit voor het makkelijk of minder makkelijk verlopen van de onderhandelingen.

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Je kunt niet zeggen dat daarin een verplichting ligt. Het is niet afdwingbaar, dat realiseren we ons heel goed. Maar laten we wel zijn, zelfs de zaken die wel afdwingbaar waren, omdat er gewoon contracten over waren, hebben we niet voor elkaar gekregen. Volgens mij is het de realiteit dat we in die formele zaken weinig fiducie hebben, maar dat wil niet zeggen dat je dit niet opnieuw op de agenda kunt zetten, als je toch veel dingen met je zuiderburen bespreekt.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Hier wordt een pijnlijk punt aangesneden: zelfs de dingen die vastlagen in contracten, hebben wij niet voor elkaar gekregen. De Belgen hebben continu bijna terugonderhandeld en wij waren daar blijkbaar niet tegen bestand. Hoe komt dat?

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
De commissie heeft moeten constateren dat de afspraken die helemaal in het begin zijn gemaakt, onvoldoende doordacht waren. In het begin zijn er eigenlijk geen duidelijke afspraken gemaakt. Vervolgens heeft de overheid wel contracten gesloten met de spoorwegen over wat zij moesten bewerkstelligen, terwijl zij niet in staat was om dit af te hechten met de Belgische partners. Dan laat je het bedrijf ermee zitten. Wij hebben Descheemaecker natuurlijk tijdens het openbare verhoor zien zitten. Hij zat in een zetel. Wij hebben hem in een stoel gezet, maar hij zei dat hij in een zetel zat. Als je dingen van tevoren internationaal niet goed afhecht en niet van begin af aan betere afspraken maakt, bied je elkaar de ruimte om uiteindelijk niet de verantwoordelijkheid te nemen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
U constateert dus dat de volgorde waarin de Nederlandse Staat gehandeld heeft, namelijk vage afspraken maken met de Belgen en harde contracten afsluiten met de bedrijven hier, de basis is geweest voor het probleem. Hierdoor was er na tien of twaalf jaar nog steeds geen akkoord met de partner over de internationale lijn en de trein die daarop moest rijden.

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Ja, en op het moment dat eigenlijk al bedacht was dat de trein zou gaan rijden, moest er met stoom en kokend water heel snel iets worden geregeld. Daardoor is het uiteindelijk minder geworden dan we met elkaar hadden afgesproken.

De heer **Bisschop** (SGP):
Dit alles horend, wat is dan volgens de commissie de oorzaak van het falen? Heeft dat te maken met simpele incompetentie van de leiding van de NS? Heeft het te maken met slecht management? Heeft het ermee te maken dat de overheid te veel op de stoel van de eigenlijke beslissers ging zitten, dus met verdringing? Ik ben heel benieuwd naar de visie van de commissie daarop.

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Ons viel op dat er onvoldoende is nagedacht over de belangen van onze zuiderburen bij de totstandbrenging van het internationale vervoer. Wat is de wens van de Belgen? Op welke manier is hun spoorwegnet ingericht? In Nederland wordt een vaste afspraak gemaakt om ergens over te mogen rijden, maar als je je onvoldoende realiseert dat er in België per trein wordt afgerekend, is er direct een verschil van inzicht. Als het de wens is om zo veel mogelijk treinen te laten rijden, is dat een dure grap; daar gaat dat dus op een heel andere manier. In Nederland is het juist zo dat als er toch al heel veel betaald moet worden, er beter zo veel mogelijk reizigers kunnen worden vervoerd; dat is hier het verdienmodel. Over het internationale verdienmodel heb je dan dus onvoldoende nagedacht, waardoor je heel weinig weet van het Belgische belang om het internationale vervoer tot stand te brengen.

De heer **Bisschop** (SGP):
Ik beluister in het antwoord dat het eigenlijk ging om een gebrek aan deskundigheid, aan expertise.

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Over de vraag hoe met de zuiderburen tot een gemeenschappelijk belang te komen, hebben we ingezien dat er te weinig besef was van hoe het daar werkt, ja.

De heer **Smaling** (SP):
Ik ga elke zomer naar België, waar ik in Gent meedoe aan het open Belgisch schaakkampioenschap, dat samenvalt met de Gentse Feesten. Dat is altijd waanzinnig leuk. Ik was een keer in een café daar en vroeg aan het Vlaamse barmeisje wat België zo leuk maakt. Zonder een moment te aarzelen, zei ze: omdat er zo weinig Ollanders zijn. Is dat gekomen doordat minister Jorritsma destijds uit lopende onderhandelingen met de Belgen stapte? Ik noem het maar even als anekdote. Ik bedoel: hoe krijgen we de Belgen weer terug onze kant op? De Thalys is een grote winstpakker op het internationale tracé. België heeft de gebruikersvergoeding verhoogd. Hoe gaat mevrouw Van Toorenburg meer treinen naar Brussel laten rijden?

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Als ik dat zou kunnen in mijn eentje, had ik het morgen al gedaan, want ik wil ook graag naar Gent, maar niet om te schaken. We weten dat we onze internationale partners altijd nodig hebben. We zijn op dit moment voorzitter in Europa en hebben elkaar continu nodig. Met die gedachte moet je met elkaar opnieuw om tafel om te spreken over de vraag hoe we het internationale vervoer eigenlijk hebben bedacht. We maken ook internationaal uitstootafspraken. Als met elkaar is afgesproken om het autoverkeer te verminderen, is er een gemeenschappelijk belang. Er zijn heel veel momenten waarop je dat gemeenschappelijke belang naar voren kunt brengen. En ja, er zijn individuen in België die het prima vinden als Nederlanders er niet zijn, zoals ook individuen in Nederland zeggen: de Belgen zijn dom. Dat is dan een grapje; we hebben gezien hoe slim ze waren om ervoor te zorgen dat ze voor hun eigen belang zijn gegaan. Laten we al die ideeën over elkaar aan de kant zetten. Wij als politici moeten op een genereuze manier — dat kunnen de Belgen ook heel goed — weer te weten zien te komen wat we met elkaar tot stand willen brengen. Als we weer een goede trein hebben, vindt ook de Belgische reiziger het weer plezierig om in onze mooie centra terug te komen en

naar onze schitterende musea en alle mooie dingen die wij in Nederland hebben te gaan. Dan heb je een gemeenschappelijk belang. Ik denk dat het op een genereuze manier opnieuw op de agenda moet worden gezet en dat nooit moet stoppen.

De heer **Smaling** (SP):
Maar als de conclusie van de commissie luidt dat de NS op het moment geen volwaardig aanbod heeft op die route, dan vraag ik me wel af of we überhaupt binnen afzienbare tijd zouden kunnen rekenen op een volwaardig aanbod. Ik heb de indruk dat die conclusie de NS en eventuele andere aanbieders in een onmogelijke positie brengt.

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Nee, want ik denk dat de Staat naast de NS of andere bedrijven moet staan als ze een goede en realistische aanbieding doen. De reis die we bijvoorbeeld straks maken naar Londen, is eigenlijk niet iets wat afgesproken is met België. Dus blijkbaar kunnen we over Belgisch grondgebied ergens heen gaan zonder dat daarover een contract is. Er zijn blijkbaar mogelijkheden. Zo is ook in internationaal verband afgesproken dat je niet je eigen rails kunt beperken tot je eigen vervoerders. Er zijn dus ontwikkelingen geweest die maken dat je wellicht veel meer mogelijk kunt maken door zelf iets te doen in plaats van dat je alleen maar van elkaar afhankelijk bent. Je zult op een genereuze manier opnieuw met elkaar het gesprek moeten aangaan, verknoopt met andere dossiers.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik sla even aan op het heel terechte punt dat is aangehaald door de enquêtecommissie, namelijk dat de verdienmodellen heel erg verschillen tussen België en Nederland, waardoor partijen eigenlijk ook met een verschillende prikkel in die onderhandelingen zaten. Kijkend naar de toekomst, is mijn vraag waar de commissie nog mogelijkheden ziet, ondanks die verschillen in verdienmodellen. Wat zijn dan de meest prangende punten die, gezien de huidige onvolwaardigheid van het aanbod, als eerste aangepakt moeten worden?

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Dat we strakker naar België reizen dan nu het geval is met de Benelux-trein. Uiteindelijk doe je er nu zo lang over dat je eigenlijk geen volwaardig aanbod hebt over een hogesnelheidslijn. Ik denk dat de focus niet zou moeten liggen op het geld. Mevrouw De Boer heeft terecht gezegd dat geld wel een rol moet spelen maar als je je alleen maar focust op de vraag hoe je het verdient en hoe je het economisch gaat organiseren, dan laat je uiteindelijk die reiziger nog steeds in de kou staan. Dus spreek elkaar erop aan, ook in de verschillende vervoersministeries. De Kamer kan dat dan wellicht doen in het Benelux-parlement. Het gaat namelijk over mensen die we willen vervoeren. Laten we daar dan met elkaar goed naar kijken. Het is dus van belang dat je het wat betreft het internationale stuk strakker organiseert. Als je de snelheid organiseert, behoef je dat wellicht niet met de luxe van een Thalys te doen, het gaat erom dat je met name dat flexibele organiseert. Dat geldt ook voor de abonnementhouders. We willen allemaal grensoverschrijdend werken, maar je ziet dat het heel lastig is om dan op een goede manier daarvoor vervoer te realiseren. Dus: grensoverschrijdend, het belang van de reiziger én gemakkelijk en flexibel. Laat dat nou de prioriteiten zijn. In dit geval gaat het erom zo veel mogelijk meer te kunnen doen dan wat er nu wordt aangeboden.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Helder. Is ook het aantal plekken waarvandaan je rechtstreeks naar België kunt reizen, nog iets waarvan de commissie vindt dat er opnieuw naar moet worden gekeken? De verbinding Breda-Antwerpen heeft een tijdje op de radar gestaan. De conclusie dat je met de bus sneller bent, is natuurlijk heel dramatisch om te moeten trekken na zo veel investeringen. Is dat ook iets waarvan de commissie zegt dat er nadrukkelijk naar gekeken moet worden?

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Je mag natuurlijk nooit uit een commissie klappen, maar er zitten wel twee Brabanders in deze parlementaire enquêtecommissie en die werden natuurlijk wel blij van de gedachte die in allerlei dossiers opkwam om het te verbreden en te verwaaieren, in de zin dat je niet alleen vanuit Den Haag en Rotterdam snel in België bent maar dat je bijvoorbeeld Breda erbij pakt, evenals Eindhoven en Den Bosch. Wat je meer kunt doen, is prima, maar laten we in ieder geval dat stukje waar we de grens overgaan, flexibel maken. We hebben al goede verbindingen in Brabant van de verschillende steden uit, maar zorg er dan wel voor dat die gemakkelijker aansluiten op het internationale gedeelte. Het behoeft dus niet direct dé focus te zijn maar iedere Brabander wordt er blij van wanneer je gemakkelijker naar het zuiden kunt reizen met de trein. Vanochtend was het al een uitdaging om naar het noorden te komen vanuit Den Bosch.

De heer **Van Vliet** (Van Vliet):
Ik wil even een ding duidelijk krijgen van de enquêtecommissie. De voorzitter zei zo-even dat de politieke keuze welk systeem je op de openbaarvervoersmarkt loslaat, te weten marktwerking dan wel iets anders, niet het mandaat is van deze commissie en dat zij zich daarmee dan ook niet bezighoudt. Dat is duidelijk. Ik hoor de voorzitter van de enquêtecommissie echter wel een aantal keren achter elkaar zeggen dat het doel is om mensen uit de auto en in de trein te krijgen. Ikzelf heb een mooie Mercedes en oude Opel Astra en in beide auto's reis ik aanzienlijk comfortabeler naar Antwerpen dan in welke trein dan ook. Het kan toch niet het doel zijn van een enquêtecommissie om de Kamer mee te geven dat je je auto thuis moet laten staan? Dat is toch onze eigen keuze als consument?

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
De Kamer heeft ons opdracht gegeven om te kijken waarom het beoogde vervoer niet tot stand is gekomen. Beoogd was dat mensen daadwerkelijk gemakkelijker vanuit de Randstad naar het zuiden zouden komen en dat er sprake zou zijn van substitutie van het vliegverkeer en de auto. Dat is dus een politieke keuze, die niet door de commissie is gemaakt maar door de Kamer. Die is door het kabinet gemaakt, met een grote ondersteuning vanuit de Kamer. Dus ja, daar hebben wij als commissie geen afstand van willen doen. Iedereen mag heerlijk in zijn auto, welke auto

iemand ook heeft, op en neer naar België. Wij vinden het echter belangrijk dat er voor iedereen in ieder geval een fatsoenlijk railaanbod is. Dat is niet een politieke keuze, dat is het bieden van alternatieven. U mag lekker in uw auto blijven rondsperen, maar wij vinden dat iedereen ook met de trein moet kunnen.

De heer **Van Vliet** (Van Vliet):
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Ik wil heel kort iets zeggen over de aanbesteding, omdat het anders straks een los blokje wordt. De heer Houwers en de heer Madlener hebben ernaar gevraagd. Ook op dat punt lazen wij in het artikel iets in de zin van "er is helemaal niet nagedacht over het feit dat er niet aanbesteed hoefde te worden." Ik denk dan dat een half hoofdstuk niet gelezen is door degene die dit schreef. Wij hebben geanalyseerd of het moest, want dat was het spel in die tijd. Het moest strikt genomen niet, maar juist omdat de focus lag op het hoge bedrag dat moest worden verdiend, moest een manier worden bedacht waarop het evenwicht in de markt werd gevonden en niemand werd bevoordeeld. Daardoor kon bijna niets anders dan het aanbesteden op een bepaalde manier, maar er was alsnog ruimte. Terecht is gezegd dat er ook mensen zijn geraadpleegd die in een internationaal speelveld actief waren. Uiteindelijk was er dus meer mogelijk, maar juist de focus op geld maakte dat het eerste steentje van het totale moeilijke bouwwerk is gelegd.

Ik kom op het hoofdstuk over de aanbesteding. De Kamer heeft terecht aangegeven dat de commissie over de aanbesteding wel een aantal punten naar voren heeft gebracht, maar dat die vrij algemeen zijn. Laat ik daarover één ding zeggen: het is heel boeiend om te zien hoe in onze samenleving op dit moment op dat hoofdstuk wordt gereageerd. Wij worden benaderd door hoogleraren die aangeven dat zij het heel fijn vinden om met hun studenten door te nemen wat er mis kan gaan in het aanbestedingsveld en hoe het soms werkt. Het is een heel duidelijke casus op basis waarvan ze in de praktijk mensen kunnen opleiden en lering kunnen trekken uit hoe het gaat. Leden van onze commissie zijn ook door advocatenkantoren uitgenodigd om het spel eens goed te analyseren. Het is dus heel lastig om op basis van deze casus, zeker omdat het ook bedrijven zijn, dé aanbeveling te doen. Wij zouden dan namelijk ook meteen zeggen op welke punten de wet veranderd moet worden. Wat dat betreft is de enquête meer een uitdaging geweest in vooral de waarheidsvinding van wat er is gebeurd, dan dat wij denken de wereld te veranderen op het gebied van aanbesteding.

Wij hebben wel gezien dat een aantal dingen niet goed zijn gegaan, waarvan wij heel duidelijk gepinpoint aangeven waar het met name in zit. De heer Hoogland vroeg zich af of de commissie daarbij een cruciaal keuzemoment heeft gemist. Wij hebben het niet als een cruciaal keuzemoment gezien, want uiteindelijk kies je een trein. Als de verwachtingen zijn dat die trein het uiteindelijk gaat doen, is dat niet direct een keuzemoment. Wij hebben wat de trein zelf betreft aangegeven dat voor ons een cruciaal keuzemoment is geweest het moment dat het vervoer daadwerkelijk is ingezet terwijl men wist dat het niet aan de verwachtingen voldeed. Sterker nog: er werd besloten om het vervoer in te zetten, terwijl dit nog helemaal niet was overgenomen. Dat was voor ons een veel belangrijker keuzemoment. Er heeft dus niet zozeer een heel groot probleem gezeten in de keuze voor de trein. Wel is opvallend dat bouwers waarmee wij meer ervaring hadden, hebben aangegeven dat zij enorme complexiteiten zagen en daarom een aantal voorbehouden hadden en dat er een bouwer was, die we verder niet goed kenden, die bij alles zei "we comply, we comply, we comply". Uiteindelijk zie je in het traject dat alles waarop is gezegd "we comply", toch een beetje ingewikkeld wordt en heb je bijna voor jezelf veroorzaakt dat die problemen zich voordoen. Dat is een heel belangrijk punt geweest.

Daarbij moeten wij ook opmerken dat even de vraag is gerezen of er ook echt strafrechtelijke punten aan de orde zijn geweest, of er een vervolging of een verdenking is geweest. Daarover, waarop wij als commissie hem nog indringend hebben bevraagd, heeft Descheemaecker helder aangegeven dat hij geen enkel element heeft gezien waarvoor hij een strafrechtelijke klacht zou neerleggen bij wie dan ook. In het Belgische rechtssysteem — en dat is natuurlijk ook het verschil tussen het Nederlandse en het Belgische rechtssysteem — bestaat overigens eerder de noodzaak om het aan te geven als ergens iets niet helemaal goed zou kunnen zijn gegaan, waarna wordt onderzocht of er een plausibele verklaring voor is. In dit geval was die gelegen in het feit dat de treinen aan het eind ineens veel duurder werden. De treinen gingen er ook anders uitzien. Ze gingen ineens sneller. Er zouden er minder van worden gekocht. Dat heeft er allemaal voor gezorgd dat de treinen per stuk duurder zijn, want de ontwikkelkosten moeten daar natuurlijk wel in. Voor België is dat, in het Belgische systeem, de noodzaak geweest om dat aan te geven bij het gerecht. Vervolgens is daar niets op gevolgd. Wij hebben als commissie ook helemaal niets aangetroffen waardoor wij zouden denken: hé, daar is echt sprake van vals spel, juridisch of niet.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Ik heb het einde van het blokje even afgewacht. Bij het verzinnen van een vijfde moment, om het maar even zo te noemen, waarin het gaat om een slecht huwelijk tussen NS en AnsaldoBreda, waarvan de Fyra het resultaat is, ging het mij om het volgende. Op het moment dat werd gekozen voor AnsaldoBreda, had er gerede twijfel moeten zijn bij NS of AnsaldoBreda de taak kon volbrengen. De commissie heeft de vraag "waarom is het vervoer niet tot stand gekomen?" beantwoord. Daarmee is dit een belangrijk beslissingsmoment geweest. Op het moment dat Alstom een alternatief had, op het moment dat er aanwijzingen waren dat door het toepassen van de eigen regels AnsaldoBreda zou worden uitgesloten, is daarop niet gehandeld. Ik begrijp dat het lastig is om een aanbestedingstraject op basis van één casus te evalueren en ook om daaruit conclusies te trekken voor het aanbestedingsrecht. In deze casus zou je echter kunnen zeggen dat dit besluit niet had moeten worden genomen.

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Het is misschien interessant om daarover aanvullend op te merken — ik denk dat de heer Hoogland het belangrijk vindt om dat te weten — dat ook de Nederlandse Spoorwegen zelf een analyse hebben gemaakt van de wijze waarop het is gegaan. Het bedrijf heeft daaruit voor zichzelf lering getrokken, bijvoorbeeld dat eigenlijk niet is gekeken naar de ervaring van een treinenbouwer. NS heeft dus ook zelf bezien hoe men het in de toekomst zou doen en heeft bekeken welke leermomenten er zijn. Dit is er beslist eentje. Voor het niet tot stand komen van het beoogde vervoer is het uiteindelijk belangrijker dat je gaat rijden met een trein waarvan je niet weet of hij het gaat doen dan dat je zegt: oké, we kiezen ervoor om een treinenbouwer te doen. Laten we wel zijn: er zijn waarschijnlijk heel veel mensen in Italië geweest en daar rijden echt bloedsnelle treinen, waarin ook AnsaldoBreda een aandeel heeft. De gemiddelde Nederlander smult ervan als hij in bijvoorbeeld een ERT 500 zit. Het idee dat de Italianen geen treinen kunnen bouwen die snel gaan, moeten we echt iedereen uit het hoofd praten.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Die analyse deel ik. Er is echter gekozen voor een complexe aanbesteding en voor een turnkey-oplevering: de trein wordt afgeleverd, je draait de sleutel om en hij gaat rijden. Dat is natuurlijk wel een keuze geweest waarvan je je achteraf dingen kunt afvragen, zeker de geschiedenis van de NS in ogenschouw nemende als een vrij technisch bedrijf dat verstand heeft van techniek. Als je dat helemaal outsourcet aan een bedrijf in Ierland, alleen op basis van financiële keuzes, is dat wel iets waarvan ik zeg: dat was vrij bepalend.

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Absoluut. Dat is ook terecht aangegeven. In eerste termijn heeft de heer Hoogland niet heel veel concrete vragen hierover gesteld, maar ik vind het heel fijn dat hij het nu doet. Dit is inderdaad een heel belangrijk punt geweest.

In zo'n aanbesteding is het, wetende hoe ingewikkeld het is, wetende dat iemand roept "we comply, we comply" terwijl je eigenlijk helemaal niet weet of hij het kan, wel een heel onverstandige beslissing geweest om ook nog eens een keer je hele onderhoudsbedrijf buitenspel te zetten. Dat onderhoudsbedrijf moet namelijk uiteindelijk met dat ding gaan werken om ervoor te zorgen dat het op de rails blijft. Het is een onverstandige beslissing geweest om helemaal financieel gedreven, alleen maar acterend op een contract, te denken ervoor te kunnen zorgen dat die treinen het ook in Nederland gaan doen. Dat hebben we ook vrij levendig gezien in het verhoor van onze Italiaanse treinenbouwer, waarin hij zei: wij zijn ook een beetje in de steek gelaten.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
We zitten op het punt van de aanbesteding. Ik bedoel dan eigenlijk de twee fasen: zowel de keuze van de Nederlandse overheid voor het bod van NS — toen nog HSA — als de aanbesteding van de treinen door NS. Zitten we hier niet met een structureel probleem? Wanneer een staatsbedrijf iets aanbesteedt, iets koopt, is het risico altijd voor het publieke belang. Freeridergedrag is misschien niet de goede term, maar de verantwoordelijkheid komt uiteindelijk nooit terecht bij dat staatsbedrijf, omdat dat staatsbedrijf het altijd weer kan afwentelen op het publieke belang. NS deed een heel hoog bod, omdat men wist dat het uiteindelijk toch vestzak-broekzak was. De overheid heeft dat geaccepteerd, maar ook daarna, in de risico's die de NS nam met een turnkeyaanbesteding, wist de NS dat eventuele risico's nooit in the end bij het bedrijf zouden landen, want die kwamen uiteindelijk altijd terecht in de dividenduitkering aan de Staat. Zit er niet een structureel probleem in het doen van aanbestedingen met een staatsbedrijf? Wat zijn de aanbevelingen van de commissie om daar in de toekomst beter mee om te gaan?

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Aan de ene kant moet je er in de scenario's naar kijken hoe je die verknooptheid wat minder kunt maken. Aan de andere kant is de Kamer er zelf bij om te zien wanneer zij wel en niet van leer wil trekken. Er zijn landen die dit consequenter doorvoeren. Het is een keuze, maar in Amerika gaan ze op zwart. Dat finale moet je natuurlijk ook proberen te voorkomen. Er zijn allerlei stappen die je kunt zetten op basis waarvan je, ook als je van elkaar afhankelijk bent, toch kunt besluiten om in te grijpen. Het is heel lastig, maar het is iets wat je juist in die scenario's moet meenemen. Welke afhankelijkheid creëren wij? Wij realiseren ons best dat wij een klein land zijn met één spoornet. Op welke punten kun je dit dan wel en op welke punten kun je het niet doen?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Naar die verknoping moet dus in de scenario's worden gekeken. Hoe kun je op een goede manier ontknopen, zodat zo'n partij wel kan worden meegenomen? Wat zou de overheid in het doen van aanbestedingen moeten leren bij dit soort onrealistisch hoge aanbiedingen? Er is natuurlijk gewoon artikel 5 toegepast: wij zien door de vingers dat dit totaal onrealistisch is en gaan ervoor. Hoe voorkomen wij dat?

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Als er één aanbieder is die een bod doet dat totaal niet vergelijkbaar is met dat van andere aanbieders, moeten er alarmbellen gaan rinkelen. Wij weten dat die in dit geval hebben gerinkeld. Er is voor gekozen om daar niet op te acteren. Ik denk dat dat een leermoment is, ook voor het kabinet. Wat doe je dan, ook als bedrijf? Je kunt het op een bepaalde manier organiseren en je kunt het risico, als het zich voordoet, tot het probleem van de ander maken, terwijl je weet dat het probleem van de ander jouw probleem wordt. Wij brengen dit soort aspecten heel kritisch naar voren. Het zijn de leermomenten. Wij hebben daar toch wat aanbevelingen voor opgenomen. Ook al zijn ze misschien gratuit en lijken het open deuren, soms moet je het wel zeggen: wees extra alert wanneer je één aanbieder hebt. Neem de moed als je dat ziet. Wij hebben er met deskundigen in het aanbestedingsrecht naar gekeken. Als iets niet realistisch is, moet je kunnen zeggen dat je er niet op ingaat. Tegelijkertijd is dit wel lastig, want je moet aangeven waarom het niet realistisch is. Doe dat dan ook. In dit geval wist iedereen het en werd gedacht: het is jouw verantwoordelijkheid; zoek het uit. Dat proces zag je doorgaan bij de aanbesteding van de treinen. Ook dan denk je: het wordt ingewikkeld, het is jouw verantwoordelijkheid, zoek het lekker uit. En dan hebben wij uiteindelijk niks.

De heer **Madlener** (PVV):
En zo gaat het dan steeds. Het zijn van die heel simpele dingen, die iedereen kan bedenken. Die gaan dan mis en dat leidt dan tot gigantische schade voor de belastingbetalers. Alle belastingbetalers die dit horen en die zien hoeveel geld van hen verprutst is, denken: hoe zit het dan met de verantwoordelijken? In de raad van commissarissen en de directie van de NS zitten toch mensen van wie je mag verwachten dat zij bij zo'n aanbesteding dit soort kinderlijke fouten niet maken? Hoeveel verantwoordelijken zijn zonder enorme regelingen naar huis gestuurd? Hoeveel raden van commissarissen zijn er aangepakt? Ik denk bijzonder weinig.

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Voor een deel is publieke verantwoording afgelegd. Het is heel goed dat dat moment is genomen. Vervolgens is het niet aan deze parlementaire enquêtecommissie om daarin te oordelen. Maar wanneer de heer Madlener zegt dat het heel stuitend is dat sommige partijen daarin niet hebben gedaan wat van ze verwacht mag worden, dan is de commissie dat met hem eens. Dat hebben wij ook opgeschreven.

De heer **Madlener** (PVV):
Ja, en dat is toch wel treurig. Ik begrijp dat dat deze commissie te boven gaat, maar het is een opdracht aan ons als politiek om de verantwoordelijken te wijzen op hun verantwoordelijkheid en ze te laten meebetalen. Als verantwoordelijke mensen worden ingehuurd voor gigantische salarissen, ver boven de balkenendenorm, en zij vervolgens dit soort simpele, stomme fouten maken, dan vind ik dat die mensen op hun verantwoordelijkheid moeten worden aangesproken.

Het ministerie van Financiën is vrijwel buiten schot gebleven, terwijl dat de aandeelhoudersfunctie vervult. Als aandeelhouder moet je natuurlijk meekijken met biedingen die onrealistisch zijn. Hoe kan het dat de heer Dijsselbloem als verantwoordelijk minister niet is uitgenodigd voor een openbaar verhoor? Vindt mevrouw Van Toorenburg het niet ook zijn rol om dit soort aanbestedingen kritisch te bekijken?

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
De heer Madlener heeft twee vragen gesteld. Ik kan heel kort op de eerste vraag reageren: het is niet zo dat we één iemand aan de schandpaal nagelen door te zeggen "u bent ervoor verantwoordelijk dat het beoogde vervoer niet tot stand is gekomen". Dat is te makkelijk, want dan kun je inderdaad zeggen "jij hebt het gedaan en pak hem". Er is een hele keten en er zijn allemaal belangen en dat maakt dat het wat ingewikkelder ligt. We hebben wel bepaalde mensen vrij kritisch bevraagd waardoor het een onderdeel van de parlementaire enquête is dat er publieke verantwoording is afgelegd. Verder is het aan de Kamer om daar een vervolg aan te geven. Dat is vraag één.

De tweede vraag betreft de financiën. Ik had hierover aan het einde van mijn verhaal willen spreken in het verband van de rol van de Kamer, maar ik kan het ook nu meenemen. We hebben natuurlijk veel aandacht besteed aan de financiën. We hebben andere bewindspersonen die toen verantwoordelijk waren voor de financiën, wel verhoord. We hebben met name ook de beleidsmakers verhoord. De commissie heeft bij haar selectie van de mensen die zij openbaar wilde horen, bekeken of iemand voor het verhaal nodig was. Hebben wij van deze persoon iets te verwachten dat nieuw is en dat een ander licht op de zaak kan werpen? In alle eerlijkheid: hij had voor de commissie niets toe te voegen. We hadden dan voor het ritueel kunnen kiezen en poppetjes langs kunnen laten komen die niets toe te voegen hadden. Dat hebben we niet gedaan, omdat we wel konden opschrijven wat we moesten opschrijven. Vervolgens is bovendien het oordeel over hun gedrag toch aan de Kamer. Dat maakt dat je keuzes maakt.

Aan de ene kant kun je zeggen dat je hem wel had moeten uitnodigen. Ik denk dat wij aan de andere kant op alle punten de moed moeten hebben om diegenen scherp te verhoren die we daarop moeten bevragen. Wij zagen daarin, ook bij de heer Dijsselbloem, geen meerwaarde en daarom hebben wij hem niet uitgenodigd. Sorry, voorzitter, ik moet natuurlijk "de minister van Financiën" zeggen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Gehoord de vragen en antwoorden tot nu toe ben ik in elk geval ongelooflijk blij met de aanbeveling om vier scenario's grondig door te akkeren. Als dat de uitkomst zou zijn van deze parlementaire enquête, hebben we al enorme winst geboekt. We moeten dat echt serieus met onze regering en de Kamer gaan doen. In mijn termijn heb ik een opmerking gemaakt over het onderzoek van de Eerste Kamer, waarin staat dat het parlementaire proces eigenlijk niet in staat is om zo'n gigantisch complex, zoals de commissie doorgeakkerd heeft, te behappen. Dat loopt van de marktprikkels in België, Frankrijk en bij ons tot aan de keuzes die net aan de orde zijn geweest. Dan scheiden de wegen zich eigenlijk tussen dat deel van de Kamer dat denkt "het systeem kan wel, maar allerlei verschillende mensen daarin deugen niet" en dat gedeelte van de Kamer dat denkt "zo'n marktwerkingssysteem met parlementaire controle en een monopolistische aanbieder kan niet". Dat kan naar voren komen in die vier scenario's en daar wil ik de commissie dan ook in elk geval een ongelooflijk compliment voor maken.

De Eerste Kamer schrijft in haar onderzoek naar het spoor wel iets specifieks over marktwerking en spoor. Deze commissie heeft dat niet gedaan. Is het mogelijk om toch iets meer body te geven aan de manier waarop die discussie verliep?

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Ik denk dat het juist de kracht van de Eerste Kamer is geweest dat zij de opdracht had om het veel breder te onderzoeken. De Eerste Kamer onderzocht hét spoor en daar heeft zij belangrijke aanbevelingen voor gedaan, aanbevelingen waarmee kabinet en Kamer hun voordeel kunnen doen. Nogmaals, ik weet dat het onbevredigend is. Wij doen alleen maar één trein en één spoor, maar pak dan ook alle onderzoeken erbij. Economische Zaken heeft onderzoek gedaan. De Eerste Kamer heeft inderdaad ook onderzoek gedaan. Neem al die onderzoeken mee om ervoor te zorgen dat je straks een fatsoenlijk debat kunt voeren op basis van de verschillende scenario's.

Mevrouw Van Tongeren heeft ook in eerste termijn gezegd dat we dat via de regeling voor grote projecten moeten

doen om er bovenop te kunnen blijven zitten. Je werkt dan op een gestructureerde manier aan je informatievoorziening. Als de Kamer niet beschikt over die expertise, probeer die dan aan te trekken. Ik doe zelf de Raming en ook de voorzitter weet als geen ander dat we het onderzoeksbudget niet eens hebben uitgenut. Vervolgens zeggen we: we weten eigenlijk niet hoe het zit. We hebben fantastische onderzoekers, maar er is wel sprake van onderuitputting. Gebruik die mensen dan ook! Dat is de manier waarop de Kamer in de toekomst dit soort grote projecten, als ze goed in de stijgers zijn gezet, op een fatsoenlijke manier kan controleren. Maar begin er dan wel tijdig mee.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Dus als ik het zo mag samenvatten, is de conclusie van de commissie dat dit allemaal wel had gekund, mits een hele reeks mensen geen domme fouten gemaakt hadden? Dan hadden wij nu een zoevende, betaalbare, reizigersvriendelijke Fyra met tevreden Belgen en tevreden Nederlanders gehad?

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Ik ben dol op als-danvragen, maar geef er nooit antwoord op. Ik kan het dus niet zeggen. Ik kan niet zeggen dat het dan was gelukt, want dan hadden we misschien nog steeds de situatie gehad dat die trein het uiteindelijk niet deed. Dan hadden we alleen geen onderzoek gehad naar wat de belangen allemaal zijn geweest.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Even terug naar die belangrijkste conclusie, de tweepettenproblematiek. De financiën waren steeds leidend. Daarin zit een rare paradox: de financiën waren leidend, terwijl we eigenlijk met een gigantische financiële strop te maken hebben! Toch waren de financiën blijkbaar leidend. Maar goed, dat terzijde.

Ik hoorde de voorzitter van de enquêtecommissie net zeggen: we vonden het niet nodig om Dijsselbloem uit te nodigen. Ik begrijp dat niet. De financiën hebben wel een rol gespeeld, maar vervolgens wordt besloten om de belangrijkste persoon in dezen, de aandeelhouder van de NS, niet te horen. Ik heb het in mijn bijdrage ook over de dubbelepettenproblematiek gehad. Zou je het ook kunnen omkeren door te zeggen dat het heel anders zou zijn gelopen als er geen dubbele petten waren geweest, als er een andere aandeelhouder was geweest?

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Op alle cruciale momenten in het dossier kun je zeggen: als er een andere keuze was gemaakt, was er een andere weg ingeslagen die misschien tot een heel ander eindresultaat had geleid. Dat geldt hier wellicht ook.

Over Dijsselbloem wil ik toch nog het volgende zeggen. Wij hebben aangegeven dat wij heel kritisch wilden bekijken wat er nou eigenlijk gebeurd is. Wij hebben niet voor niets besloten voorgesprekken gevoerd. Daarin hebben wij veel informatie gekregen. Wij hebben een uitvoerig verhoor gehad met de directeur Financieringen & Deelnemingen. Dat is degene die wij hebben bevraagd op wat er is gebeurd. Vervolgens is het aan het eind ingewikkeld gegaan in het spel tussen de minister van Financiën en de minister die over het vervoer gaat. Dat hebben we helemaal ontrafeld. Wij hebben degene die daarvoor verantwoordelijk was ook gesproken. Als je als commissie weet dat het niks toevoegt om iemand te horen, moet je dat dan toch even voor de vorm doen? Wij hebben die keuze niet gemaakt. U mag ons dat aanrekenen, maar wij hebben het zuiver willen doen. Het gaat om de waarheidsvinding en om publieke verantwoording. Deze minister is minister. Als u met hem spreekt, kunt u dit erbij halen. Voor ons had het geen meerwaarde om hem te horen. Daarin moet je dan zuiver handelen, vinden wij. Je moet niet alleen voor de vorm, voor het leuke publieke spelletje, de poppetjes daarover het woord geven.

De **voorzitter**:
Tot slot, mevrouw De Boer. De interrupties moeten echt kort zijn!

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Ik zal ook proberen om korter te antwoorden.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Op ambtelijk niveau is er inderdaad iemand gehoord, maar volgens mij gaat het om de politieke verantwoordelijkheid in dezen. Over deze politiek verantwoordelijke persoon worden belangrijke conclusies getrokken. Nogmaals, ik begrijp het niet, maar dit is een keuze van de commissie geweest die wij nu niet even kunnen terugdraaien.

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Toch is het aan ons als Kamer of die persoon publiek ter verantwoording moet worden geroepen. Niets staat ons in de weg om dat te doen.

De **voorzitter**:
Uw vierde interruptie, mevrouw Van Veldhoven. De vijfde zelfs, hoor ik! Ik wil er een beetje tempo in houden.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Zeker! Toch nog even over minister Dijsselbloem. Over hem worden stevige conclusies getrokken, namelijk dat hij de Kamer niet in alle volledigheid heeft geïnformeerd. Het verbaast mij dus nog steeds dat daarop niet de reactie van de heer Dijsselbloem is gevraagd. Ook dat had een reden kunnen zijn om hem toch uit te nodigen.

Mijn vraag gaat over het alternatieve aanbod. De commissie concludeert dat dat onvoldoende is. Ook minister Dijsselbloem is nadrukkelijk betrokken geweest bij de keuze voor het uiteindelijke alternatieve aanbod. Hoe beoordeelt de commissie de invloed van Financiën, en dus wederom de rol van het geld, in de keuze voor het alternatieve aanbod?

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Die is ons opgevallen omdat op een bepaald moment de beslissing was genomen om de trein uit dienst te nemen. Door een interventie vanuit Financiën is die beslissing achteraf een voorgenomen besluit geworden. Dat hebben wij geanalyseerd. Nogmaals, wij hebben aangegeven waar

de minister van Financiën de Kamer volgens ons ruimhartiger had moeten informeren, vooral ook omdat hij dat zelf had beloofd. Dan kom je bij de feiten. Die hebben wij op kunnen schrijven en aan u kunnen presenteren. Als u vindt dat dat consequenties moet hebben, dan is dat aan de Kamer, niet aan ons als commissie. Daarin zijn wij heel scherp geweest. Wij willen juist heel graag dat de Kamer ook kijkt naar de andere aanbevelingen om het in de toekomst te veranderen. In die zin gaat het ons niet om het oordeel, maar dragen wij de feiten aan zodat de Kamer een oordeel kan vormen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Sommige anderen over wie die feiten gingen, kregen de gelegenheid om zelf daarop te reflecteren. Ik constateer alleen dat dat niet geldt voor de minister van Financiën. Hij heeft die mogelijkheid niet gehad.

Ik had ook nog een inhoudelijke vraag gesteld, namelijk op welke wijze de betrokkenheid van het ministerie van Financiën bij het alternatieve aanbod gewaardeerd wordt door de commissie. Is daarbij te snel gekozen voor het geld of heeft de afweging met de andere belangen in voldoende mate een rol gespeeld?

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
We hebben in ieder geval gezien dat de NS hun handen pas van de Fyra durfden af te trekken toen ze zeker wisten dat de concessie kon worden behouden omdat ze daar voldoende signalen voor hadden. Dat hebben we vrij kritisch opgeschreven. Daarin spelen financiën ook een rol. Vervolgens is bij het uit de dienst nemen en het alternatieve vervoer ook meer gekeken naar het geld dan naar de reiziger. Dat heeft ons eveneens bevreemd. Juist daarom zeggen wij: stop er dan niet mee, maar probeer er alsnog voor te zorgen dat het wel kan. Kijk dan niet weer alleen naar het geld. Dit kwam ook terug in de interruptie die mevrouw Van Veldhoven net deed.

De heer **Houwers** (Houwers):
Ik ga toch nog even in op het al of niet spreken met de heer Dijsselbloem. Er zijn stevige conclusies over iemand getrokken. In het kader van hoor en wederhoor is het altijd netjes om dan ook zelf met hem te spreken. Ik hoor daar graag toch nog een reactie op. Ik heb daar ook om gevraagd. Is het verder niet vreemd om op voorhand al vast te stellen dat het horen van iemand niets toevoegt, zonder met hem te hebben gesproken? Juist door met iemand te spreken, kun je bekijken of het al dan niet iets toevoegt.

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Dat is een terechte opmerking. Mijn reactie daarop is de volgende. A: het gaat niet om hoor en wederhoor, maar om waarheidsvinding. B: wij hebben de heer Dijsselbloem gesproken en op basis daarvan heeft de commissie geconcludeerd dat hij niets toe te voegen had. Wij hebben hem gesproken.

De heer **Houwers** (Houwers):
Ik blijf het onbevredigend vinden. Ik kan daar geen andere conclusie aan verbinden.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik ga ook heel even in op het niet in het openbaar horen van de heer Dijsselbloem. De commissie stelt dat hij niets toe te voegen had. Kan het zijn dat de overweging om de heer Dijsselbloem niet in het openbaar te horen ook is ingegeven door het feit dat diezelfde minister op dat moment in Europa drukke bezigheden had en bezig was met een herverkiezing in een Europese functie? Is het zo dat in dat kader een pijnlijk verhoor niet handig zou uitkomen?

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Nee. In die zin vinden wij onszelf het allerbelangrijkst. Ons wordt ook wel eens verweten dat wij met onszelf bezig zijn. Ons heeft dat in elk geval geen seconde in de weg gestaan; als wij hadden gevonden dat hij moest verschijnen, dan had hij het maar geregeld.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik begrijp dat die overweging in de commissie nooit besproken is in relatie tot de vraag of de heer Dijsselbloem in het openbaar gehoord moest worden of niet.

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Nee, want wij hebben hem besloten verhoord en wij hebben ons nergens wat van aangetrokken. Wij hebben hem besloten gesproken, bedoel ik; laat ik het strikt houden.

De heer **Van Vliet** (Van Vliet):
Ik kom even terug op een vorig punt. Ik hoorde de voorzitter zeggen dat de commissie signalen heeft gehad dat de NS vooraf zeker wisten dat zij de concessie toch niet zouden kwijtraken. Ik lees dat niet heel erg hard in het rapport, tenzij ik er overheen heb gelezen. Mijn excuus daar dan voor. Kan de voorzitter nader toelichten welke signalen de enquêtecommissie heeft gehad?

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Wij hebben dat opgeschreven. Het is ook heel duidelijk in de briefwisseling en in de verhoren van de NS aan de orde geweest. Ze blijven natuurlijk zeggen "we wisten het niet" en er stond ook geen handtekening onder de toezegging dat de concessie never nooit wordt weggehaald. Pas toen er voldoende comfort was, en die bevestiging hebben we wel gekregen, heeft men de moed gehad om te zeggen: nu stoppen we met de Fyra. Vervolgens zijn daar financiële redeneringen bijgekomen. Die trein kon nog rijden — ik pak nu meteen even dat punt erbij — maar er is uiteindelijk een andere keuze gemaakt dan het opknappen van de treinen. Uit talloze rapporten blijkt dat de treinen opgeknapt hadden kunnen worden. Er waren echter andere overwegingen. Het ging om het vertrouwen, om het financiële aspect, dat het bijna gunstiger maakte om er niet mee te rijden dan wel, en om het aspect dat de concessie niet direct zou worden ingetrokken.

De **voorzitter**:
Mevrouw Van Toorenburg, gaat u verder met uw betoog. Ik wijs erop dat er nog een tweede termijn komt.

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Ik ga een paar dingen indikken omdat ik denk dat het belangrijk is. We hebben het net over de functionarissen gehad.

De **voorzitter**:
Ik zie de heer Houwers nog naar de interruptiemicrofoon rennen.

De heer **Houwers** (Houwers):
Ik moest het even op mij laten inwerken. Hoor ik nu de commissievoorzitter zeggen dat het verstandiger of voordeliger was om de trein niet te laten rijden dan die wel te laten rijden? Dat zou ik toch een heel merkwaardige financiële redenering vinden.

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Precies. Daarom hebben wij dat ook helemaal uitgewerkt in ons rapport. Op een bepaald moment is gekeken naar de tijdsduur, naar wat er nog moest gebeuren en naar de kans dat ze hem konden teruggeven. Wij hebben uitgelegd dat het financieel voordeliger leek te zijn om de trein uiteindelijk niet in te zetten en met een alternatief te komen dan ermee door te gaan. Wij vonden dat ook vrij bijzonder en hebben het daarom opgeschreven. Voor de heer Van Vliet: het staat allemaal rond bladzijde 369.

De heer **Houwers** (Houwers):
Is dat een bijkomend argument of het hoofdargument wat u betreft?

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Wat mij betreft, kan ik er niets over zeggen. De NS heeft een afweging gemaakt: hebben we nog vertrouwen in de bouwer, hebben we nog vertrouwen in de trein, wat zal het kosten om hem op te lappen, wat is het totale financiële plaatje en wat is het grote gevaar? Het grote gevaar was de concessie.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Een heel belangrijk aspect dat wij in ons rapport hebben beschreven, betreft de keuring en de toelating, de situatie met de keuringsinstantie en de ILT. Wij hebben ons met name gestoord aan die minimalistische taakopvatting, die minimalistische rolinvulling. Wij hebben daar in vrij scherpe bewoordingen over geschreven. Dat zit 'm met name in houding en gedrag. Er kon heel veel meer, maar er is voor gekozen om dat niet te doen en niet te acteren op signalen die heel belangrijk zijn geweest. Het heeft ons met name bevreemd dat deze trein werd behandeld als alle andere, terwijl we met een heel zwaar systeem van beveiliging bezig zijn geweest. We hebben een veiligheidssysteem ontwikkeld dat een vermogen kost, daar moet een snelle trein overheen rijden en daar bouwen we alles op, maar vervolgens behandelen we de trein als alle andere alsof daaraan geen bijzondere veiligheidsaspecten zijn verbonden. Dat hebben wij heel bevreemdend gevonden. Je kunt natuurlijk nooit zeggen: het hele huis klopt niet, want het is ergens misgegaan. Wij hebben het echter wel vrij ontluisterend gevonden dat die ene keer dat het echt misgaat, dat gebeurt ondanks het systeem dat wij hebben opgebouwd om die fouten te voorkomen. Uiteindelijk hebben wij gekeken naar weeffouten. Het is veel te veel een keuring van processen op papier. Op deze wijze bereikt de certificering het doel niet. Een kwaliteitsmanagementsysteem kan op papier wel kloppen. Maar wanneer mensen meekijken in de fabriek en constateren dat er helemaal niet wordt gehandhaafd, krijgt een trein uiteindelijk nog steeds een certificaat en een toelating.

Een aantal zaken moet echt veranderen in houding en gedrag. De Kamer heeft ons daarover verschillende vragen gesteld. Het begint met een minister die die verandering in houding en gedrag moet veroorzaken door de ILT daarop aan te spreken. Wanneer het in zulke ingewikkelde dossiers fout is gegaan, kan het uitgangspunt niet langer zijn "vertrouwen, tenzij". Dan moet je het risicogestuurd toezicht wat meer body geven. Wij hebben heel lang moeten puzzelen wat dat risicogestuurd toezicht nou is. Het leek over heel iets anders te gaan dan over risico's die wij allemaal zagen opdoemen. Dat was natuurlijk vrij bijzonder.

Laat mij er nog een ding over zeggen. Wij hebben er heel veel over gezegd in het rapport en de verhoren spreken ook wel voor zich. Wij zijn wat kritisch over de slag die naar Europa wordt gemaakt. Wij zeggen niet dat het niet goed gaat als het ver wordt georganiseerd. Wij zeggen wel dat het ons zorgen baart dat als Nederland daarin geen enkele rol meer speelt, je nog nauwelijks kunt sturen op verandering in die houding en dat gedrag. Belangrijker is dat wij hebben geanalyseerd hoe het dan in Europa wordt georganiseerd. Is er een risicovol traject, bijvoorbeeld een trein of een boot, dan bekijkt men niet hoe men de risico's kan mitigeren. Nee, dan bekijkt men hoe kan worden voorkomen dat een land zijn controle zodanig inricht dat die strijdig is met de principes van een gelijk speelveld en marktwerking voor aanbieders, die niet mogen worden geblokkeerd. Het wordt dus georganiseerd vanuit het oogpunt: als het de marktprincipes maar niet verstoort. Het wordt dus niet georganiseerd vanuit het oogpunt van veiligheid. De commissie heeft het monster in de bek gekeken; ik zeg dat vaker en daar moet men dan meteen om lachen. Maar zolang dat niet op die manier is georganiseerd, wil ik dat gewoon niet weg hebben. Dan moet de Kamer daarop acteren. Zorg ervoor dat veiligheid daadwerkelijk veiligheid wordt. Loop niet als makke schapen achter elkaar aan. Zorg voor een keuringsinstantie die allerlei brandbrieven schrijft en die laat zien wat er allemaal mis is gegaan en zorg voor een inspectie die daadwerkelijk inspecteert. Zorg er dus voor dat je er in Europees verband wel doorheen kunt komen. We hebben daar heel veel over gezegd. Omwille van de tijd hoef ik dat hele punt misschien niet verder door te exerceren, wat eigenlijk wel jammer is. We moeten proberen de echte aanbevelingen die het voor de reiziger veiliger maken, vooral uit te voeren. De commissie doet een indringend beroep op de woordvoerders op dit terrein: neem geen genoegen met het traject dat nu loopt; sta op, los het op en spreek de minister en de staatssecretaris erop aan, zodat daarin dingen veranderen.

Ik heb nog een paar korte punten voordat ik kom bij het aspect van de Kamer. Mevrouw Van Tongeren heeft uitvoerig gesproken over de rol van de KLM. Er is indertijd eventjes gedacht: we kunnen het ook wel alleen, we hebben de KLM niet nodig. Maar de KLM werd aan boord gehaald vanwege de substitutie auto- en vliegverkeer en vanwege de kennis van de KLM over yield management, wat eigenlijk een mooi woord is voor dat je, als je iets wilt stimuleren in aantallen, iets doet met de prijs. Dat is heel erg marktwerking; ik kijk even naar mijn collega van de SP.

De heer Houwers heeft gevraagd wat er nu met de treinen gebeurt. Daar hebben wij ook AnsaldoBreda op bevraagd. Toen wij het bedrijf openbaar verhoorden, stonden de treinen nog in de loods. We hebben geen geluiden ontvangen dat zij daar niet meer in staan, maar wie ben ik om dat te zeggen? Ik weet niet waar de treinen nu zijn. Wij hebben ze in ieder geval nog niet zien rijden. Ik weet niet of ze zijn verkocht.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Dank voor de beantwoording van mijn vragen over de KLM. Het is mij nu helder voor welke expertise de KLM gevraagd is. Ik heb nog een vraag gesteld. Toen het meer een dramaverhaal werd, ging het de hele tijd over de NS, terwijl het de hele tijd NS en KLM is geweest. Ik heb ze ook nauwelijks gehoord over waarom het zo misging. De KLM is toch ook een vrij groot bedrijf, een grote partij die expertise moet hebben op een hele set van deze dingen. Zij bestelt ook weleens een vliegtuigje hier en daar. Hoe heeft de commissie daarnaar gekeken? Heeft de KLM echt haar expertise ingebracht in het mogelijk maken van marktwerking, van goeie dingen bestellen voor een redelijke prijs? Hoe ging dat nu eigenlijk? In de media is ze, wat ik ervan gezien heb, volledig buiten beeld gebleven.

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Bij ons is ze dat niet. Wij hebben stukken gevorderd. We hebben mensen gesproken. We hebben een beeld gekregen van de KLM. We hebben geconstateerd dat ze erbij gehaald is voor een stukje expertise, met name ook gelet op het feit dat de kans groter zou worden dat uiteindelijk het aanbod zou worden gedaan, omdat er meer partijen bij betrokken waren. De KLM is niet alleen in de media heel erg op de achtergrond gebleven, maar ook financieel. Haar financiële schade was maximaal 7 miljoen. Dat was allemaal van tevoren al bedacht. Dat is ook het enige wat de KLM geleden heeft.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Dus zelfs met Nederlands trots, een van de grote bedrijven in Nederland, bij zo'n aanbestedingsproces is het niet gelukt om voor een acceptabele prijs een fatsoenlijk product te bestellen?

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Nee, in die fase was de KLM er nog bij betrokken, maar louter vanwege haar algemene expertise op het terrein van vervoersstromen en economische zienswijzen, en niet zozeer op het terrein van het aanbesteden van een trein.

De heer Van Vliet, die ooit bij de belastingen betrokken was en dus altijd op de centen zal blijven letten, heeft ons gevraagd hoe het zit. Sta mij toe dat ik het voorlees, want ik zit daar altijd wat minder enthousiast in. Wij hebben bevestigd gekregen bij de verhoren dat de verliezen van NS-dochter HSA over de hele looptijd ongeveer 790 miljoen euro zijn. Dit komt min of meer in een U-bocht of in een rechtstreekse lijn bij de belastingbetaler terecht. 1,85 miljard zal worden ontvangen voor de gebruiksvergoeding, zo is de schatting van de Algemene Rekenkamer. Er zijn verschillende mutaties geweest. Dat hebben wij geprobeerd uit te leggen in ons rapport. In het kader van het onderhandelakkoord is er 1 miljard afgeboekt, die dus ook voor rekening van de belastingbetaler komt.

De heer Van Vliet deed iets wat ik ook heb gedaan, namelijk kijken naar de kosten van de HSL-Zuid zelf, ook al zijn dat geen kosten voor de Fyra maar voor infrastructuur. Daarvoor was aanvankelijk wat minder beraamd dan ervoor is uitgegeven. Voor de infrastructuur en wat daarbij hoort, heeft het Infraspeed-consortium geld gekregen. Die bedragen samen zijn 11 miljard. Dat is de infrastructuur. Wij kunnen ze niet dan nog eens bij elkaar optellen. Ik telde af en toe wat op, maar dan tellen wij echt te veel op. Onze boodschap is louter: er is veel uitgegeven aan de trein en aan de infrastructuur. Zorg er dan voor dat je daar een goed aanbod voor organiseert.

De **voorzitter**:
Mijnheer Van Vliet, hebt u geen behoefte aan een tweede termijn?

De heer **Van Vliet** (Van Vliet):
Haha. Wat bent u toch aardig, mevrouw de voorzitter.

Is het misschien mogelijk om op één A4'tje een korte staat van de kosten te krijgen voor de tweede termijn?

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Ik weet niet precies of dat voor de tweede termijn nog lukt. We hebben mensen in de commissie die zich eerder bij de parlementaire enquête financieel stelsel zeer verdienstelijk hebben gemaakt, dus we kunnen het wel. Het staat allemaal in het rapport ...

De **voorzitter**:
De heer Van Vliet wil nog iets toelichten.

De heer **Van Vliet** (Van Vliet):
Mevrouw Van Veldhoven had een uitstekende suggestie, waaraan ik zelf ook had moeten denken. Het liefst kreeg ik een uitgebreide kostenstaat, maar dat kan ook nog vóór het debat met de regering.

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Natuurlijk. Wij kunnen ervoor zorgen dat de heer Van Vliet daarin wordt bediend. Dat is heel relevant, want het is veel geld.

De heer **Van Vliet** (Van Vliet):
Dank.

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
We komen toe aan het laatste blokje: de informatievoorziening aan de Kamer. Daarover heeft de commissie harde noten gekraakt. Ik begon met de belangen die spelen. Ook de Kamer is vaak gericht geweest op de positie van de NS, meer dan op die van de reiziger. Laten wij dat ook gewoon tegen onszelf zeggen. Ook wij hebben op enig moment als Kamer gekeken wat het kost, waarna we mee zijn gegaan in de redeneringen van het kabinet. Ik denk dat de Kamer op dat punt haar controlerende taak beter kan invullen, door echt na te denken over wat er is beoogd. Natuurlijk mag geld een rol spelen, maar als je daardoor het zicht verliest, kun je er uiteindelijk nog veel meer geld door kwijt zijn. Laten we dat in ieder geval als centrale notie neerleggen. De Kamer moet het kabinet kritischer beoordelen als het gaat om de waarde voor de reiziger en om een verantwoorde besteding van publieke middelen. Op dat punt ontbreekt het de Kamer echt niet aan handvatten. Ze kan dat doen. De heer Smaling gaf als voorbeeld een motie van de heer Roemer uit 2009 over het behoud van de Beneluxtrein. De Kamer heeft die motie aangenomen, waarna ze vervolgens niet werd uitgevoerd, en we doen niks, we laten het gewoon gebeuren. Wanneer minister Camiel Eurlings aangeeft dat de HSA in een lastige positie komt, kan de Kamer daar natuurlijk ook vragen bij stellen. Is er een financieel probleem dat zo groot wordt dat het risico van een faillissement aanwezig is? Doorvragen, doorklieren, lastig zijn. U kunt het, voorzitter, ga daarin de hele Kamer voor. Belangrijk. We gaan misschien niet direct een rol spelen bij onderhandelingen, maar laat een kabinetslid er niet mee wegkomen als er een onderhandelingsakkoord komt. Het is slikken of stikken. Pak dan ook door en zorg dat we precies weten wat eronder zit. Het BOR kan daar met ons over nadenken. We moeten echt naar onszelf kijken: we moeten ons dat niet laten gebeuren. Je kunt altijd van tevoren afspreken hoe we geïnformeerd wensen te worden, er daarna voor zorgend dat je ook geïnformeerd wordt. We hebben ook aanbevelingen gedaan ten aanzien van de lessen die we kunnen trekken uit de verschillende enquêtecommissies. Leg die eens naast elkaar. De heer Elias gaf leiding aan een prachtig onderzoek naar de ICT, waaruit bepaalde punten naar voren zijn gehaald. Leg die ook naast elkaar. Dat hebben we ook gedaan. Andere punten moeten worden meegenomen in de evaluatie van de Wet op de parlementaire enquête. We hebben geprobeerd daaraan een bijdrage te leveren. Dat zijn allerlei manieren om ervoor te zorgen dat je er als Kamer nog beter boven op kunt zitten.

De **voorzitter**:
Ik begreep dat dit het laatste onderdeel is van het betoog van mevrouw Van Toorenburg. Ik stel voor dat zij haar verhaal afmaakt. Daarna krijgt u gelegenheid om te interrumperen, mevrouw Van Veldhoven.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Prima.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Er is gevraagd welk belang wij hechten aan de fouten die zijn gemaakt door de verschillende bewindspersonen die nu nog bewindspersonen zijn. Wij hebben gedetailleerde beschrijvingen opgenomen van hun informatievoorziening van de Kamer. Het is ongetwijfeld opgevallen dat we daarin toch hebben geprobeerd, wat meer richting en duiding te geven dan alleen de woordjes "onjuist" en "onvolledig". Soms heb je misschien iets niet gezegd uit een soort slordigheid. Dat is ook kwalijk, maar de Kamer kan een inschatting maken hoe kwalijk zij het vindt als iemand iets zegt wat strikt genomen niet helemaal onjuist is maar wel een verkeerd beeld heeft veroorzaakt waardoor de Kamer op het verkeerde been is gezet. Dat soort terminologie hebben wij ook gebruikt. Ik vraag de Kamer om te bezien wat zij daarvan vindt. Ik denk dat het belangrijk is dat wij dat goed doen.

Er is gevraagd of de Kamer moet bijten. Had de reiziger er lol aan beleefd als de Kamer had gebeten? In ieder geval hebben wij als Kamer door niet te bijten de reiziger niet bediend, laten wij wel zijn. Je kunt niet zeggen: als wij hadden gebeten, was het allemaal goed gegaan. Wij hebben niet gebeten en het is niet goed gegaan. Dat hebben wij kunnen constateren. Zeker bij het alternatieve vervoer — daarover hebben wij uitgebreid gesproken — hebben wij als Kamer niet gebeten, maar misschien kunnen wij dat alsnog doen. Laat mijn slotwoord dan zijn dat bijten echt niet altijd hoeft te leiden tot een slagaderlijke bloeding; kom op! Wij kunnen best ervoor zorgen dat wij het kabinet in de situatie brengen dat het ook eens met knikkende knieën door de deur gaat, en niet alleen wanneer het ter verantwoording wordt geroepen over iets wat mis is gegaan, maar ook als wij gedurende een proces vinden dat het anders zou moeten. Laten wij daarin gewoon stevig zijn. Ik denk dat wij dat kunnen. Laat ons rapport u als Kamer motiveren om dat onder uw leiding, voorzitter, zo goed mogelijk te doen.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Ik geef gelegenheid voor korte interrupties. Mevrouw Van Veldhoven stond ik net niet toe om te interrumperen. Nu stel ik haar daartoe in de gelegenheid, maar wel heel kort. De Kamer heeft immers ook een tweede termijn.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik ga verklappen dat ik in de tweede termijn zal proberen om geen nieuwe vragen te stellen aan de commissie.

De rol van de Kamer is een belangrijk onderdeel van het rapport. De Kamer kan blaffen en bijten. Doorbijten kan zij alleen bij meerderheid. De Kamer bestaat uit coalitie en oppositie. Trekt de commissie in dit opzicht nog lessen ten aanzien van het dualisme?

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Een belangrijk les is dat je het niet zo ver moet laten komen dat je uiteindelijk alleen maar vechtend door de Kamer kunt gaan. Organiseer het beter. Dan kom je bij de scenario's; daar begint het. Dwing informatie af — je kunt dat heel hinderlijk blijven volgen — als je ziet dat het niet goed gaat met de informatievoorziening aan de Kamer. Leg dat bloot.

Voorkom dat je te veel in besloten gesprekken doet, want daar kun je niets mee. Sommige Kamerleden die wij hebben verhoord, hebben dit zelf ook aangegeven. Wij weten dat er Kamerleden zijn die niet eens gaan kijken als iets vertrouwelijk ter inzage wordt gelegd. Dwing daarin dus steeds meer af. Zeker in zo'n lang traject heb je er als coalitie niet per definitie voordeel bij om dingen besloten te houden. Uiteindelijk kan het morgen immers anders zijn en heb je daar zelf last van. Als je ziet dat zaken niet goed zijn gegaan, probeer dan nog kritischer de zaak te volgen; het begin en de tussenstappen. Maak afspraken met het kabinet over de werkwijze. Dan kun je elkaar daaraan houden. Gebruik je eigen onderzoeksmiddelen beter om ervoor te zorgen dat je bepaalde punten naar voren kunt brengen. Ik denk dat er meer kan. Dat is een belangrijke boodschap van ons. Het is ook in het belang van de coalitie om het goed te laten verlopen. Anders krijgt zij er aan het einde namelijk ook last van.

De heer **Van Helvert** (CDA):
In het kader van dat blaffen en bijten heb ik heel specifiek rondom het alternatief gevraagd wat de commissie ons adviseert. Ik hoor de voorzitter zeggen: bijt maar; niet zodanig dat het een slagaderlijke bloeding wordt, maar wel bijten. Mijn vraag betreft het alternatief. Moet de Kamer het kabinet opdragen om geen genoegen te nemen met dit alternatief? Moet zij zeggen: laat andere marktpartijen meekijken, nog voor de concessie eindigt? Of zegt de commissie: pas bij de volgende concessie moeten jullie hard bijten?

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Nee, wij zeggen: neem geen genoegen met wat er nu ligt. Daarbij zeggen wij niet dat het door een ander moet worden geleverd dan degene die nu levert. Ik kan alleen maar hoopvol zijn, omdat ik van het kabinet tot nu toe geen ander geluid heb gehoord. Het vindt zelf ook dat het nu niet goed genoeg is. Ik denk dat bijten dus niet eens nodig is. Ik denk dat we met alleen een beetje schudden al heel ver komen.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Het slotbetoog mogen we ons als Kamer aanrekenen en we moeten daar ook over nadenken. Ik heb misschien één antwoord gemist, maar ik wil toch even terug naar de belangrijkste conclusie: de financiën in plaats van de belangen van de reiziger waren leidend. Kan de commissie op dit punt tot een aanbeveling aan de Kamer komen? Ik mis in het rapport welke aanbeveling uit die conclusie kan worden getrokken.

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Het is zo simpel als het er staat: laat de financiële belangen niet leidend zijn. Neem bij een aanbesteding een irrealistisch bod niet aan; dat is ook een opdracht aan Financiën. Wees daar dus veel kritischer op. Zeker ook in de wijzigingen van het aanbestedingsrecht kunnen veel scherpere keuzes gemaakt worden: kies niet alleen op prijs, maar ook op kwaliteit. Wees daar dus ook in de wetgeving ten aanzien van het aanbestedingsrecht kritisch op. Als je je alleen maar blindstaart op financiën, verlies je de reiziger uit het oog. Dat is gebeurd.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Dat heeft ook alles te maken met de problematiek van de dubbele petten. Zou dat veel meer moeten worden gescheiden? Is dat een belangrijke oorzaak van het feit dat we de financiën leidend hebben laten zijn en was dat met een andere aandeelhouder misschien anders gelopen? Misschien, zeg ik.

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Toen het aandeelhouderschap en het vervoerschap nog bij elkaar waren, zagen we totale passiviteit. Dat werkte dus ook niet. Het gaat er bij die rollen om dat ze goed worden ingevuld. Dan is het eigenlijk niet meer interessant waar ze liggen, maar wat voor consequenties je eraan wilt verbinden.

De heer **Smaling** (SP):
Misschien is het makkelijk praten vanuit een fractie die nóg geen regeringsverantwoordelijkheid heeft gedragen, maar ik zie toch met name bij grote infraprojecten, ook bij het MIRT, als het gaat om de Blankenburgtunnel — misschien een klein project vergeleken bij de hsl of de Betuweroute — dat coalitiefracties geneigd zijn om de bewindspersoon veel strakker te volgen dan in open of minder kostbare kwesties. Heeft de commissie kunnen analyseren of daar echt een lijn in zit?

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
We hebben dat wel gezien, maar op bepaalde punten zijn ook de regeringsfracties heel kritisch geweest. Ze waren echter met name kritisch in de debatten. Als het uiteindelijk echt om moties ging, kwamen ze met een slap aftreksel van wat ze eerder hadden gezegd. We zien het dus wel gebeuren. Laat daarom dit onderzoek een casus zijn waarnaar kan worden teruggegrepen. Iedereen kan hier lering uit trekken, ook de SP als die straks in een coalitie zit. De les is dat het dus niet op deze manier moet en dat we als Kamer iedere keer onszelf en het kabinet scherp houden wanneer we met een kluitje in het riet worden gestuurd. We hebben vaak gezien dat de Kamer wel de relevante vragen stelde. Je hoeft dus niet altijd te bijten, maar je stelt wel de vragen. Dan kwam er echter een antwoord waarvan iedereen wist dat het niet het goede antwoord was. Helaas ging niemand, coalitie noch oppositie, vervolgens doorklieren. Dat mag wel en dat is niet gebeurd. Men neemt daar dan genoegen mee.

De heer **Smaling** (SP):
Ik vind dit zorgelijk, want naar buiten en bij mensen die dit debat volgen, wordt de indruk gewekt dat de regering in dit soort gevallen, waarbij zo veel op het spel staat, toch alleen maar graag ziet dat er minstens 76 vingers wel of niet de lucht in gaan. Daardoor wordt het parlement eigenlijk een lamme eend ten aanzien van het bijten waarover u het hebt. Als zo'n motie-Roemer wordt aangenomen maar niet wordt uitgevoerd, rest alleen een motie van wantrouwen. Die zou het dan niet gehaald hebben. Ik zie dit dus als het failliet van het parlement als bijtende hond.

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Nee, dat zie ik niet. De minister die nu over het vervoer gaat, heeft op een bepaald moment iets gedaan wat niet direct in de politieke lijn van haar eigen fractie ligt, namelijk NS echt aan de borst drukken en eigenlijk alles geven wat NS altijd al wilde hebben. Je kunt dus op een bepaald moment in een bepaalde verantwoordelijkheid toch een keuze maken die misschien niet bij de politieke kleur past. Zo is het spel ook wel gespeeld, maar belangrijker is — dat hebben wij naar voren gehaald — dat er stoere praatjes zijn geweest maar dat er uiteindelijk niet gehandeld is. Als er signalen kwamen dat het niet goed ging, pakte men niet door en nam men genoegen met vertrouwelijke rapporten en verslagen. Zo volgde men het wel redelijk, maar als het erom ging, haakte men af. Kijk daarnaar als Kamer. Alle Kamerleden — wij als parlementaire enquêtecommissie zijn ook allemaal gewoon Kamerleden — kunnen daar in hun handelen hun voordeel mee doen.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik was zelf destijds samen met de heer Roemer lid van de commissie die over vervoer ging. Ik kan mij nog heel goed herinneren dat we enorme debatten hebben gevoerd waarin — zo herinner ik het me — vooral de PVV en de SP zeer hogelijk verbaasd waren over de enorme bieding van NS. Dat bedrag was totaal onhaalbaar. Eigenlijk wist iedereen dat, maar het kabinet kwam daar uiteindelijk toch mee weg doordat de regeringspartijen zeiden: we laten het maar gebeuren. Dan sta je als oppositie uiteindelijk natuurlijk met lege handen. Dan kun je klieren wat je wilt, maar het is natuurlijk niet de taak van de oppositie om te blijven klieren. De taak is om iets te stoppen of niet, maar dat is in het huidige systeem niet mogelijk. Kunt u verder ingaan op dat gebrek aan dualisme?

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Ook in dit dossier hebben wij immers gezien dat de Kamer er het op een bepaald moment gewoon bij heeft laten zitten. Soms zie je dat je, als je maar lang genoeg doorgaat — dat kost soms heel veel tijd en aandacht — toch iets bewerkstelligt, want als iets niet in orde is, wint dat het uiteindelijk niet. Dat hebben we nu gezien. Laat dat dan een voorbeeld zijn. We kunnen de coalitie en de oppositie niet doorbreken, maar we hebben gezien dat het te simpel is om te zeggen dat het alleen daaraan ligt.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik zit toch met het punt van het klieren. We zitten vaak in een oppositierol. Hoewel de regering alle schijn tegen heeft, blijft de Kamer iets toch steunen. Wat moet je dan verder doen? Er is een motie aangenomen en die wordt niet uitgevoerd. Ik ben het dus met de SP eens dat je als oppositie dan toch met lege handen staat. Hoe kan het zijn dat regeringspartijen, wetend dat een verkeerde beslissing wordt genomen, iets om opportunistische redenen toch laten gebeuren? Wat moet je dan nog met klieren?

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
"Klieren" lijkt een voorzichtig woord, maar het is wel ernst. Als we elke keer op basis van feiten en onderzoeksgegevens die we zelf genereren, laten zien dat het niet goed gaat, heb je wel iets op tafel. Uiteindelijk zul je zien dat die druppel de steen wel uitholt. Dat moeten we blijven doen. We moeten daarin onze verantwoordelijkheid nemen. Als we het gewoon laten lopen, hebben we een probleem. We kunnen het opbouwen en heel kritisch blijven volgen. Wij hebben er ook een apart hoofdstuk aan gewijd en dit eruit gehaald, juist om de Kamer een spiegel voor te houden. Bekijk wanneer je wel kunt acteren. Te vaak heeft men uiteindelijk gedacht: laat maar; over tot de orde van de dag. Dat staat ook onder aan een motie en dat gebeurde te vaak letterlijk.

De heer **Van Vliet** (Van Vliet):
Ik wil tot slot in deze eerste termijn toch nog een opmerking maken over de ILT, de Inspectie Leefomgeving en Transport. De enquêtecommissie gebruikt daarover de woorden "onaanvaardbaar minimalistisch". Dat gaat heel ver. Ik denk dat de enquêtecommissie daarin voor 100% gelijk heeft. Dan is de vraag niet alleen hoe je voortaan omgaat met toezicht op treinen en de hsl. De vraag zou dan ook moeten zijn: wat moet de positie worden van de ILT? Bij de woningcorporatie-enquête stond ook het toezicht centraal. Uiteindelijk is de zaak daar onder de ILT gefietst, terwijl iedereen wist dat daar gewoon een afvinkcultuur heerst. Dat is hier keihard bewezen. Zou de enquêtecommissie nog eens expliciet kunnen ingaan op wat we moeten doen om de ILT eens flink wakker te schudden?

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Niet uitgaan van vertrouwen, tenzij. Ik denk dat het kabinet met de ILT het gesprek aan moet gaan over de betekenis van risicogestuurd toezicht. Maar laten we niet denken dat het alleen in de vormen zit, want in België is de trein ook toegelaten en daar is het anders georganiseerd. Alleen hebben ze daar een paar slimme dingen gedaan. Ze hebben het tijdelijk gedaan, waardoor misschien makkelijker ingegrepen kon worden. Bij een internationale trein is er ook internationaal toezicht. Daarom doen we juist deze aanbevelingen, waar ik nu een beetje kort doorheen ben gegaan omwille van de tijd. De inspectie is inderdaad een afvinkcultuurtje aan het worden, waarbij bekeken wordt of het proces klopt. Daarom zeggen wij ook: ga steekproefsgewijs echt inspecteren of iets in orde is. Ga dus echt kijken en vel niet alleen op basis van papieren een oordeel. Dat kon allang, maar het is niet gebeurd.

De **voorzitter**:
Heel kort.

De heer **Van Vliet** (Van Vliet):
Mag ik dit dus opvatten als een krachtig signaal dat het kabinet inderdaad nader moet kijken naar de ILT, en daarmee het gesprek moet aangaan?

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
De Kamer mét het kabinet. Wij zijn als commissie echt verheugd dat dit het slotwoord in eerste termijn mag zijn. Het zit namelijk bij de ILT. Die gaat niet alleen over het makkelijk vervoeren van reizigers maar ook om het veilig reizen van reizigers. Dat is inderdaad iets wat Kamer en kabinet nu serieus moeten oplossen.

De **voorzitter**:
Dank u wel, mevrouw Van Toorenburg. We zijn aan het eind gekomen van de eerste termijn van de zijde van de commissie. Er is behoefte aan een korte schorsing. Daarna gaan we verder met de tweede termijn van de zijde van de Kamer.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:
We gaan over tot de tweede termijn van de zijde van de Kamer. Ik geef mevrouw Van Veldhoven als eerste spreker het woord.

☐

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Voorzitter. Ik dank de commissie hartelijk voor alle antwoorden die zij heeft gegeven op de vragen van de Kamer.

We hebben het uitgebreid gehad over de centrale conclusie dat de reiziger in de kou staat en alle redenen daarvoor. De ambities werden niet gestaafd door een realistisch verdienmodel. De aanbeveling is dan ook om bij een volgende keer echt een goed plan te maken. Er was geen overeenstemming met de Belgen, maar wel al een contract met de partijen. De aanbeveling is eigenlijk om dit in ieder geval omgekeerd te doen.

In het contract met de NS is niet gekeken naar de onmogelijkheid van het hoge bod. De NS durfde zelf ook risico's te nemen, want uiteindelijk werd het risico altijd afgewenteld op de belastingbetaler. Ik denk dat dit een structurele weeffout is, waarover we goed moeten nadenken.

De planning en het budget waren ook niet realistisch. Dat moet dus anders. De kwaliteitsinspectie was zonder tanden. Daarnaast is er een structureel verkeerde prikkel dat de producent uiteindelijk bepaalt wie zijn product keurt, in plaats van de klant. Het risicogestuurde toezicht moet anders worden ingevuld. Er moet sprake zijn van meer maatwerk, zo hoorde ik in de antwoorden van de commissie.

De commissie heeft het huidige Europese speelveld — terecht, denk ik — heel nadrukkelijk onder de aandacht gebracht. Gisteren hadden wij een bijeenkomst met de Eurocommissaris voor Transport, mevrouw Bulc. Ook bij haar hebben wij dit onder de aandacht gebracht. Ik heb haar toegezegd dat ik de conclusies van deze Fyra-enquête op dat punt aan haar zal doen toekomen, zodat zij daar kennis van kan nemen en er haar eigen conclusies uit kan trekken.

Over het trekken van conclusies gesproken, het past ons om de commissie heel hartelijk te danken voor haar antwoorden. De politieke conclusies gaan we trekken in het debat met de regering. De oproep om er meer uit te halen, ook nog in deze periode, heb ik in ieder geval heel duidelijk in mijn oren geknoopt en zal voor mijn fractie de belangrijkste inzet zijn in het debat met de regering.

☐

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Voorzitter. Ook uit de beantwoording blijkt hoe grondig en degelijk de commissie aan de slag is geweest. Er ligt een ongelofelijke hoeveelheid details en informatie op tafel, waarvan vandaag maar een paar zaken de revue zijn gepasseerd.

In een interruptie zei ik net al dat er voor mijn partij twee heel belangrijke dingen uit zijn gekomen. Ten eerste is er de aanbeveling om vier scenario's echt goed door te akkeren en op de langere termijn te bekijken wat die dan betekenen. Ten tweede is er de onderliggende aanbeveling om, als je eenmaal voor een scenario hebt gekozen, dit langjarig vol te houden. We moeten dus ook kijken naar onze eigen rol. De Kamer heeft in de periode waarover we het hebben, namelijk steeds een andere koers ingezet. Geen wonder dat een besluit, wat je dan ook besluit, niet gaat werken. Hoewel we de maakbare samenleving achter ons hebben gelaten, zit in het rapport onder deze discussie toch het geloof verstopt dat marktwerking de oplossing kan bieden, als je het maar op een goede manier aanpakt. Dat idee zit er nog steeds duidelijk onder. Je hoort het ook in de vragen van de collega's.

Een ander belangrijk punt, iets waarmee ik vanuit een andere invalshoek al langer bezig ben, is dat we goed moeten bekijken hoe een inspectie werkt. Bij Moerdijk zijn we er ook met zijn allen achteraan gegaan en vonden we dat het zo niet moest gaan met die inspectievakanties. Je ziet dat hierbij hetzelfde is gebeurd, namelijk dat er louter op papier gecontroleerd werd. De commissie heeft wat dit betreft heel zegenrijk werk gedaan. Dit is huiswerk voor ons, als Tweede Kamer, om ervoor te zorgen dat wij onze regering erop aanspreken dat inspecties goed uitgevoerd moeten worden.

De andere punten zijn voor het debat met de regering. Ik dank de hele commissie, onder het eminente voorzitterschap van onze collega Van Toorenburg, en de ondersteunende staf voor dit fantastische werkstuk.

☐

De heer **Hoogland** (PvdA):
Voorzitter. Ik wil de commissie danken. Ze heeft de vragen uitputtend en afdoende beantwoord. Een van de vragen die vervolgens leven, is wat de commissie nu verder gaat doen. Ik heb begrepen dat de commissie er wel oren naar heeft om het woordvoerderschap van de woordvoerders over te nemen. Ik ben gaarne bereid om mijn woordvoerderschap af te staan. In mijn geval kan dat ook, zeker gezien het feit dat we van de commissie behoorlijk wat huiswerk hebben gekregen. Dus dat is dan een flinke opdracht die de commissie in dit geval aan zichzelf geeft. We zullen aan de slag moeten met een vervolgonderzoek naar de structuur, met het vervoersaanbod, met het bekijken van de aanbestedingen en met de inspectie. Dat zijn zaken die we ook nu al kunnen doen en die, denk ik, breed in de Kamer maar in ieder geval wat de PvdA betreft ter hand kunnen worden genomen. Het onderzoek naar de manier waarop coherente stappen gezet kunnen worden in de structuur zullen we moeten oppakken.

Tot slot wil ik nogmaals de commissie danken voor haar werkzaamheden.

De **voorzitter**:
Wat betreft uw opmerking over het afstaan van het woordvoerderschap: ik zal het stenogram van dit deel van de vergadering doorgeleiden naar de secretaris van de PvdA-fractie.

Dan geef ik nu het woord aan de heer Van Vliet.

☐

De heer **Van Vliet** (Van Vliet):
Voorzitter. Mijn hartelijke dank aan de leden van de enquêtecommissie. Die dank geldt zeker ook de voorzitter. Ik heb zelf de eer gehad die rol te mogen bekleden, dus ik weet hoeveel schotels je in de lucht moet houden. Het is u allen goed afgegaan, mijn complimenten. Hartelijk dank ook aan de staf. Ik weet dat het leeuwendeel van het schrijfwerk uit uw handen komt. Dus ook daarvoor oprechte complimenten.

Ik houd het verder kort. We gaan natuurlijk zaken doen in het debat met de regering. Ik zou wel willen aandringen op een spoedige reactie van de regering, zodat alles wat in dit rapport staat niet gaat verzanden. Er moet nu ook werk van worden gemaakt en we moeten doorpakken. Laten we de politieke keuzes, waarover we het hier hebben gehad, dan ook durven maken in het debat met de regering.

De procedurele conclusies in het rapport ten aanzien van de enquêtewetgeving zijn voor mijzelf ook van groot belang. Ik participeer in de tijdelijke commissie Evaluatie WPE, onder voorzitterschap van collega Van Raak. Ik zal dan ook niet nalaten om alle opmerkingen van deze enquêtecommissie daarin als lid van die tijdelijke commissie ter hand te nemen, zodat wij het instrument van de enquête verder aanscherpen en verbeteren.

Ik begon ermee en ik eindig ermee: het instrument van de parlementaire enquête is zeer, zeer bijzonder en het geeft onze Kamer vergaande bevoegdheden. Ik ben zelf eigenlijk een beetje verliefd geworden op dat instrument. Dus ik ben ook jaloers op deze commissie omdat zij hier nu zit. Dat geeft ook de betrokkenheid aan die ik heb bij dit debat. Het instrument van de enquête mag niet lichtzinnig worden toegepast omdat het een zeer vergaand instrument is. Als je het eenmaal toepast — de gehele Kamer koos destijds voor de tijdelijke commissie die tot deze enquête leidde — dan moet je ook doorpakken en je bevoegdheden gebruiken. Ik ben blij dat deze commissie dat heeft gedaan. Over de aanbevelingen gaan we een stevig robbertje knokken met de regering. Ik dank u allen van harte!

☐

De heer **Madlener** (PVV):
Voorzitter. Ik begin met mijn dank uit te spreken aan de collega's en hun medewerkers die deze lastige klus gedaan hebben. Lastig ook, omdat het een heel ingewikkeld systeem betreft. Het is in onze ogen een voorbeeld van een systeemfout op het Nederlandse spoor. Daarbij moet je constateren dat de politieke inzichten en ideologieën zo ver uit elkaar liggen dat we er hier als Kamer niet echt uitkomen. Dat is in onze ogen ook de reden dat deze commissie die echte vraag toch ook niet heeft kunnen beantwoorden. Mijn waardering is groot voor de wijze waarop de commissie ondanks de politieke verschillen toch nog dit rapport heeft kunnen afleveren. Het is een stuk waarheidsvinding. Het is natuurlijk wel triest dat het nodig was. Het is echt een soapserie; je zou een film kunnen maken over hoe het zo mis heeft kunnen gaan. Ik schaam mij bijna voor de Nederlandse belastingbetaler dat dit zo gelopen is. Het is namelijk in- en intriest. Ik hoop dat de politiek boven de ideologieën kan uitstijgen en uiteindelijk toch tot een goed product voor de reiziger kan komen dat niet te veel belastinggeld gaat kosten. Ik roep onszelf als politiek daartoe ook op. Maar goed, mijn waardering is groot.

Wij doen niet mee met de gezamenlijke motie die straks wordt ingediend, omdat wij de hoofdconclusie niet helemaal kunnen delen. Wij hadden er iets meer van verwacht en gehoopt dat deze commissie toch boven de ideologieën kon uitstijgen.

Mijn waardering heb ik nu al twee keer uitgesproken; daar wil ik het bij laten.

☐

De heer **Smaling** (SP):
Voorzitter. Nogmaals, ik heb het in eerste termijn ook gezegd: mijn grote respect voor het werk dat verricht is, zowel voor de eerste rij als de tweede rij in vak-K. Ik heb ook laten merken dat het ook mij heel erg aanspreekt dat wij dit instrument in de Kamer hebben. Er is buitengewoon veel op tafel komen te liggen over een kwestie die, zoals de heer Madlener al zei, triest is en de belastingbetaler heel veel geld heeft gekost, waarvan wij alleen maar kunnen hopen dat mede dankzij dit rapport zo'n casus zich niet nog een keer zal voordoen. Maar ja, je weet het maar nooit. Wij zijn af en toe knap hardleers. Misschien dat de mens zichzelf af en toe overschat. Wij komen wel op de maan en Mars, maar een beetje fatsoenlijk een spoorlijntje aanleggen schijnt heel lastig te zijn.

In ieder geval ben ik de commissie dankbaar voor het rapport. Wij kunnen ermee verder. Ik denk dat wij heel inhoudelijk en gedegen het debat met de staatssecretaris aankunnen. Hopelijk betekent dat ook een koerswijziging die een beetje in de richting van de SP gaat. Ik weet dat de commissie er niet over gaat, maar het zou mooi zijn als wij gewoon weer treinen kunnen laten rijden, het algemeen nut dienend, en dat mensen daardoor de auto kunnen laten staan.

☐

De heer **Bisschop** (SGP):
Voorzitter. Bij mijn dank die ik in eerste termijn heb uitgesproken, voeg ik graag mijn dank voor de wijze waarop de vragen zijn beantwoord. Soms had je de beantwoording iets politieker en scherper gewild, maar ik vind het heel knap hoe de voorzitter van de commissie en daarmee de gehele commissie uit het politieke debat is gebleven. Dat moet namelijk gevoerd worden met het kabinet.

Welke consequenties verbinden wij aan de bevindingen in dit rapport? Die bevindingen staan helder en duidelijk in het rapport. Zij zijn ontluisterend. Ik moet zeggen dat de beantwoording van de vragen zeker geen aanleiding geeft om dat beeld bij te stellen. Het was een ontluisterend proces, waarin heel veel factoren een rol hebben gespeeld, behalve de goede, in elk geval niet op de juiste plaats. Wij zien dus ook uit naar het gesprek met het kabinet hierover en naar een fundamentele bezinning op de wijze waarop

een dergelijke publieke voorziening zodanig moet worden ingericht dat het belang van, in dit geval, de reiziger optimaal gewaarborgd is. Dat is tot op heden niet het geval. Wij hebben met ons allen nog huiswerk en daar gaan wij gaarne mee aan de slag.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter. Allereerst dank aan de commissie en haar ondersteuning voor de uitgebreide beantwoording. Het CDA is blij dat de commissie de instelling heeft dat de reiziger centraal moet staan. Dat was ook de reden waarom mijn voorganger Sander de Rouwe samen met Stientje van Veldhoven het initiatief heeft genomen voor deze commissie.

Nog even kort over de inhoud. Wij hebben gevraagd naar de moeizame of niet altijd gemakkelijke relatie tussen de Staat en de Nederlandse Spoorwegen en hoe wij dat kunnen oplossen. Hoe kan die relatie beter worden? Daarover hebben wij niet echt heel veel van de commissie gehoord, terwijl wij dit heel erg nodig hebben richting het politieke debat dat nog komt en waarin echt politieke conclusies kunnen worden verbonden aan de zaak. Ook hebben wij erover gesproken dat wij ons door de Belgen een beetje gepiepeld voelen. Wij vragen de commissie of zij het met het CDA eens is dat dit toch Chefsache is, dat dit iets is waarmee ook minister-president Rutte zich moet bemoeien in het contact met de Belgen. Dit gaat namelijk op een hoger niveau. Let wel: vooropgesteld moet worden dat de reiziger op één staat.

De Tweede Kamer blaft wel, maar bijt niet. De CDA-fractie heeft de indruk dat regeringspartijen bij de discussie in het Fyra-debat soms anders opereren dan de oppositie. Natuurlijk kun je dat als commissie zo niet altijd zeggen, maar ik denk dat zij het toch heel helder heeft gesteld. Dat komt meer voor. Ik denk dat de commissie, met de nette bewoordingen die zij heeft gekozen, toch de vinger wel eventjes op die zere plek heeft gelegd. Als ik mij de vraag stel hoe wij kunnen bijten, dan is dat in het komende debat met de regering over dit dossier. Dan gaan we het erover hebben. Een aantal moties die in het verleden zijn ingediend, moeten wij dan gewoon een herkansing bieden. Wij zitten namelijk nog steeds te knokken met het alternatief.

Ik denk dan aan de motie-De Rouwe uit november 2013, waarin expliciet werd gevraagd om meerdere marktpartijen te laten meedenken over de hsl. Die motie is toen verworpen. Ik denk dat we die motie gewoon opnieuw moeten indienen. We moeten het jaartal aanpassen en misschien een paar woordjes veranderen, maar de intentie kan hetzelfde zijn. Dan krijgt de motie een nieuwe kans. In november 2014, een jaar later, diende ikzelf voor de eerste keer een motie in, die ging over het laten kijken door externe mensen naar de rol van de ILT als dingen misgaan bij veiligheid op het spoor. Die motie werd toen ook verworpen. Ook zo'n motie zou nu een herkansing kunnen krijgen om te laten zien dat we willen doorbijten.

Ik zeg de commissie nogmaals dank. Ik vind dat zij echt veel heldere conclusies heeft getrokken en heldere aanbevelingen heeft gedaan. In die zin vind ik dat de commissie in ieder geval wél heeft gebeten. Zonder in het wilde weg te slaan, heeft zij de Nederlandse Spoorwegen, de Nederlandse Staat, de Belgische staat en ook de Tweede Kamer toch een flinke tik gegeven. Dat deed zij in mooie, nette bewoordingen, maar wel heel helder en ook zonder te kijken naar de achtergrond van personen in de politiek. Ik kan mij herinneren — ik wil dat toch melden, voorzitter — dat journalist Breedveld van de NOS bij de persconferentie ter verduidelijking aan de voorzitter van de commissie vroeg welke bewindslieden verkeerd hadden geïnformeerd. Zonder blikken of blozen, maar ook zonder meer of minder aandacht te geven aan bewindslieden van bepaalde partijen, kwam er gewoon een lijst waarop stond: die bewindspersoon en die bewindspersoon op dat en dat moment. Toen dacht ik: hoeveel bewindspersonen kun je binnen één minuut zo'n harde tik geven? Dat heeft deze commissie toen wel gedaan. Dan durf je wel wat. Dan weet je dat je dat niet zegt zonder dat je iets hebt gedaan. Veel dank dus, ook aan de staf.

Ik hoop dat u mij toestaat, voorzitter, om te zeggen dat wij als CDA ook heel trots waren dat Madeleine — mag ik het zo even zeggen? — de voorzitter was. Dat vinden we dan wel weer heel mooi.

Tot slot hebben we vaak horen zeggen dat de reiziger op één, twee en drie moet staan. Het CDA vindt dat dit prachtig klinkt, maar dat de praktijk vaak anders bleek. Wij zeggen: zet hem in ieder geval op één. Dat is al genoeg, als we het dan gewoon goed doen. Daarmee kunnen we aan de slag in het komende debat met het kabinet.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Het noemen van alleen de voornaam doen we alleen vandaag; daarna niet meer. Dat doen we bij hoge uitzondering. Het woord is tot slot aan mevrouw De Boer van de VVD-fractie.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Voorzitter. Ik denk dat we vandaag een belangrijk debat voeren. Het is belangrijk dat we hebben geconstateerd dat we met zijn allen verschillende scenario's willen uitwerken om te bekijken hoe we de structuurordening op het spoor voor de toekomst vormgeven, in plaats van weer met plakwerk allerlei wijzigingen door te voeren. We gaan daar ook de tijd voor nemen. Het komende jaar bekijken we welke scenario's we hebben om volgend jaar aan de Kamer voor te leggen.

Hoe komen we tot een beter bod? Dat is een belangrijke aanbeveling van de commissie, want hoe komen we inderdaad tot een beter bod? Dat doen we natuurlijk door te bekijken hoe meerdere marktpartijen een bod voor de reiziger zouden kunnen neerleggen. Dat is belangrijk. Wanneer kunnen we dat doen? Wanneer kunnen we bekijken of we een beter bod voor de reiziger kunnen creëren? Je zou onmiddellijk kunnen bekijken hoe je het bestaande bod kunt uitbreiden, maar je moet dan — de heer Van Helvert zei het al — om tafel met de Belgen. Je kunt hier geen trein laten rijden als de Belgen die trein niet toelaten tot België. Het is een belangrijke constatering dat de Beneluxtrein er nu een kwartier langer over doet dan in het verleden het geval is geweest. Dat komt doordat de Belgen goed hebben onderhandeld en ervoor hebben gezorgd dat de trein via vliegveld Zaventem is gaan rijden, om vliegveld Zaventem op die manier te bedienen. Wij moeten bekijken

hoe wij weer met de Belgen rond de tafel kunnen zitten om tot een een beter bod te komen.

Daarnaast moeten wij in 2018 de prestaties van de NS waarderen. Misschien is dat een moment om te bekijken hoe wij de concessie kunnen openbreken. In 2024 moet er überhaupt een nieuwe concessie komen.

De Nederlandse overheid heeft een dubbele pet. Dat vraagstuk is nu een beetje blijven liggen, maar in het politieke debat met het kabinet zullen wij het zeer zeker meenemen. De Nederlandse overheid heeft twee petten op, maar moet ook twee belangen dienen. Het is al een paar keer gezegd: de reiziger moet op één. Dat is heel belangrijk, maar wij hebben nog een belanghebbende, namelijk de Nederlandse belastingbetaler. Ook dit zullen wij in het politieke debat met het kabinet opnieuw ter sprake brengen.

Ik dien de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de parlementaire enquêtecommissie Fyra op verzoek van de Tweede Kamer is ingesteld;

overwegende dat de parlementaire enquêtecommissie gedegen onderzoek heeft verricht en de bevindingen daaruit heeft opgenomen in een zeer helder rapport;

spreekt grote waardering en dank uit voor al het werk dat de parlementaire enquêtecommissie, inclusief de ambtelijke ondersteuning, heeft verricht;

onderschrijft de analyse en de hoofdconclusie van de commissie;

spreekt voorts uit dat het rapport een goede basis biedt voor een gedachtewisseling met de regering;

verzoekt de regering, een appreciatie te geven van de conclusies en aanbevelingen die de parlementaire enquêtecommissie doet,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden De Boer, Van Veldhoven, Van Tongeren, Hoogland, Van Vliet, Smaling, Bisschop, Van Helvert, Houwers en Bruins.

Zij krijgt nr. 14 (33678).

Ik zie dat mevrouw Van Toorenburg direct kan antwoorden.

☐

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Voorzitter. Normaal gesproken kunnen wij pas antwoorden als wij de motie op papier voor ons hebben, maar dat hoeft nu niet, ook al wil ik de motie wel tien keer lezen.

De **voorzitter**:
Inlijsten!

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Dank voor alle complimenten die de collega's ons hebben gegeven, zeker de complimenten gericht aan onze staf. Een aantal leden hebben een korte samenvatting van het rapport gegeven. Ook daarin zagen wij een compliment. Blijkbaar is datgene wat wij de Kamer hebben proberen te vertellen helder overgekomen.

Wij vinden het heerlijk om te horen dat er ook op het internationale speelveld al beweging is. De oproep die de parlementaire enquêtecommissie heeft willen doen, is goed gehoord. Wij moeten aan de slag met een beter vervoer, met een beter aanbod. Wij moeten als Kamer aan de slag met de scenario's.

In aanbeveling 3.6 hebben wij geprobeerd iets te zeggen over de rol van de Staat. Die is inderdaad wat onderbelicht gebleven in het debat. In de aanbeveling gaan wij er echter vrij specifiek op in. Wij zijn dankbaar dat het zo wordt opgepakt. Zeker de inspectie pakt het echt op, en dat is zó belangrijk voor de reizigers.

Wij zullen het allemaal blijven volgen, ieder vanuit de eigen rol, bijvoorbeeld wanneer wij de Kamer zaken zien doen met de regering, waartoe wij haar gemotiveerd hebben gezien.

Ja, wij hebben tikken gegeven. De heer Van Helvert heeft gelijk. Wij kunnen alleen maar zeggen dat wij echt hopen dat wij daarmee niemand uit het veld hebben geslagen. Er is te veel te doen. Er is te veel te doen met de aanbevelingen die wij hebben gedaan, allemaal in het belang van de reizigers.

Wij danken de Kamer voor de complimenten en voor de manier waarop de Kamer van plan is om hiermee aan de slag te gaan. Wij zullen het volgen, want wij hebben er alle vertrouwen in dat de reiziger bij deze Kamer op één staat.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
Nu wij aan het eind van het debat met de commissie zijn gekomen, wil ik een dankwoord uitspreken aan het adres van de leden van de commissie. Ik begin met mevrouw Van Toorenburg. Namens de hele Kamer wil ik u ontzettend bedanken voor de belangrijke rol die u hebt vervuld als voorzitter van de enquêtecommissie. Ik dank ook mevrouw Vera Bergkamp, de heer Van Gerven — ik doe het een beetje in de volgorde van grootte van partij — mevrouw Mei Li Vos en de heer Ton Elias. Ik denk dat het heel belangrijk is dat ook kleine fracties er actief in hebben geparticipeerd. Het is niet makkelijk om een Kamerlid voor twee jaar min of meer uit te lenen voor een belangrijke rol die de hele Kamer dient en die boven de partijen uitstijgt. Die rol hebben jullie voortreffelijk vervuld, dank daarvoor. Ik bedank ook in het bijzonder de staf die de commissie heeft ondersteund. Zonder die ondersteuning zou het rapport niet zo tot stand zijn gekomen. Heel veel dank voor alles wat jullie hebben gedaan! Het debat met de regering zal op een later

tijdstip plaatsvinden. Ten slotte bedank ik jullie nogmaals voor het mooie werk dat jullie hebben geleverd.

De vergadering wordt van 12.47 uur tot 13.48 uur geschorst.